

Défense nationale National Defence

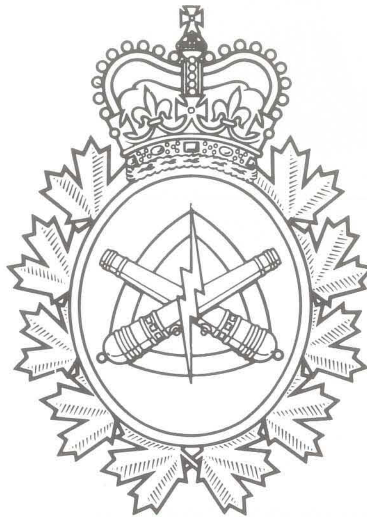
# JOURNAL GEM

ÉDITION SPÉCIALE






Canada



*Le journal GEM est la revue des ingénieurs mécaniciens et électriciens (Terre), publiée au QGDN avec l'autorisation du Directeur-général — Génie terrestre et maintenance, et du Conseiller du Service GEMT. Le Journal a pour but de communiquer de l'information de caractère professionnel aux membres du Service, de faire part d'opinions, d'idées, d'expériences et de nouvelles personnelles, ainsi que de promouvoir l'identité du Service GEMT.*

*Pour ses articles, le journal GEM compte sur les lecteurs. Articles sur tous les aspects du Génie électrique et mécanique, photographies, caricatures, nouvelles personnelles et commentaires sont les bienvenus. On rappelle aux lecteurs que le Journal est un organe d'information non classifié et non officiel. Son contenu ne représente pas nécessairement la politique officielle du MDN, et il ne faut pas le citer comme source autorisée.*

*Nous prions les personnes qui nous feront parvenir des articles, de nous envoyer le texte original dactylographié, à double interligne, sur des feuilles de 8½ sur 11. Les photos doivent être claires, de fini brillant, en blanc et noir, avec les légendes tapées à part. Les personnes apparaissant sur les photos doivent être identifiées, dans le texte de l'article et dans les légendes, par leur grade, leurs initiales, leur nom, leur métier et leur unité.*

***Veuillez envoyer votre correspondance à l'adresse suivante :***

*Quartier général de la Défense nationale*
*Directeur — Génie terrestre (Soutien)*
*Ottawa (Ontario)*
*K1A 0K2*

*Rédacteur-en-chef* — *BGén J.I. Hanson, CD*
*Rédacteur* — *Col Y.A. St-Laurent, CD*

*Rédacteurs associés*

| | | | |
|---|---|---|---|
| FMC | Lcol J.F.J. Forget, CD | 202 DA | Lcol J.P.A. Branchaud, CD |
| C AIR | Lcol A.W. Price, CD | CETT | Maj R.A. Shostal, CD |
| COMAR | Maj J.G. Reade, CD | EGEMFC | Lcol L. Hellemans, CD |
| SIFC | Maj D. Parker, CD | SMA(MAT) | |
| FCE | Lcol P.J. Holt, CD | QGDN | Capt. M. Guilbeault |

*Conception graphique et maquette*

*DDDS7-2*

## TABLE DES MATIÈRES

# Avant-propos sur cette édition spéciale sur RV 89 du journal GEM

**Par lcol J.F.J. Forget, OSEM Maint au QG FMC**

Le dernier rassemblement de la division FMC, surnommé RV 89, est maintenant terminé. La majorité des réparations nécessitées par RV 89 ont été effectuées, et on pourrait conclure que les livres sont fermés. Ceci est peut-être l'impression que ressent la grande majorité du personnel GEM déployé durant RV 89, mais ce n'est pas tout à fait vrai. Les amitiés, l'esprit de corps, l'expériences et les compétences qui se sont développés et ont mûri avant et pendant sont toujours là. De plus, les nombreuses leçons apprises sur la structure du bataillon de la maintenance, les procédures de récupération et d'entretien et les opérations au sein de la division ont été bien assimilées.

Durant RV 89, plus de 3500 véhicules et remorques, au delà de 14,000 armes, plus de 3000 radios et radars ainsi que Dieu sait combien d'autre matériel de communication, SCT, armes et équipements reliés au Tec Mat, furent déployés. Nos artisans ont gardé le taux de VHS à une moyenne de 51 pour cent avec 31 pour cent en 1e ligne et 2e pour cent en 2e ligne. Quand les pièces étaient disponibles, ces matériels hors service étaient de retour sur la route en 48 heures.

Plus de 1500 membres du personnel GEM, de tous grades, sont allés à RV 89. Quant au nombre, nous étions le troisième groupe en importance après la «reine des combats,» l'infanterie, et les logisticiens. Des anecdotes ont circulé au sein de la division au sujet d'Artisans se rencontrant de nouveau pour la première fois, entre dix et quinze ans après leurs cours de NQ 3. Des Artisans qui ne s'étaient pas vus depuis au moins une décennie ont eu la chance de se revoir à des festivités telles que la célébration du jour GEM, organisée par le bataillon de la maintenance.

Ceux qui s'imaginent que la doctrine a été écrite dans le seul but de garder les officiers d'état-major occupés, ont eu la chance, durant RV 89, d'observer la mise en œuvre de la doctrine GEM visant à la mise sur pied d'un Bataillon de la Maintenance à partir des bataillons de Services (unités de soutien des brigades) au sein d'un groupe de soutien divisionaire (GSDIV). Le déploiement de points de rassemblement du matériel (PRM) ainsi que l'utilisation de points de livraison (PL) pour amener le matériel hors service et les pièces de rechange aux unités de la 2e ligne ont aussi été vérifiés. De nombreuses leçons, autant agréables que désagréables, ont été apprises, ce qui influera vraisemblablement sur l'organisation et les procédures utilisées par le personnel GEM de la 1e Division canadienne.

Le thème de cette édition spéciale du journal GEM est «les artisans à RV 89». Les artisans se sont assurér que le matériel était remis sur la route le plus vite possible, en employant leurs connaissances en réparations et en techniques de récupération ou en se servant d'une façon efficiente et flexible du système de réparation et de récupération, y compris de marchés locaux.

Les articles de cette édition spéciale reflètent le fait que l'Artisan est aussi un soldat. Non seulement doit-il être capable de réparer les équipements mais le doit aussi pouvoir se défendre afin de rester en vie et se tenir près du matériel afin de le remettre en marche au plus vite. Nos Artisans l'ont très bien montré durant RV 89.

À tous ceux qui ont participé à la planification et à l'exécution de RV 89, «BRAVO!»

L'OSEM Maint
Le lcol J.F.J. Forget

# RV 89 divisionnaire/groupe de soutien divisionnaire

La planification de RV 89 était en marche depuis RV 87. Tôt en 1989, conférences et rencontres étaient très fréquentes dans le but de reviser, modifier et d'achever les instructions permanentes d'opération, résumés de fonctions, instructions permanentes, directives, instructions et la doctrine.

L'équipement de campagne est sorti, véhicules et équipements sont envoyés par voie ferrée, camions transporteurs ou ils sont conduits par route. Les ordres de mission et demandes d'indemnité sont distribués. Finalement, le jour arrive, la journée du départ (14 avril 1989) pour une vacance payée de deux mois avec indemnité de campagne au Camp Wainwright, Alberta, jusqu'au 9 juin 1989 pour pratiquer la doctrine GEMT divisionnaire.

Mais de qui parlons-nous exactement? Nous parlons de l'équipe de maintenance divisionnaire et groupe de soutien divisionnaire de RV 89 qui se composait de gauche à droite sur la photo: ADJUM (Gary) Boleszczuk, LT (Roger) Dulac, MAJ (Bruno) Cantin et ADJUC (Joe) Laliberté.

Rien de ces deux mois n'a été facile. Les deux premières semaines étaient les plus cruciales. Premièrement, nous avons dû nous assurer que tous dans la Division avaient la même doctrine en tête, la doctrine GEMT. En second lieu, nous nous sommes assurés que la doctrine était complètement claire dans l'esprit de tous et suivie. Ceci a pris beaucoup d'efforts; certains n'avaient jamais entendu parler de la doctrine ou l'avaient lue et ne l'avaient pas comprise ou tout simplement ne croyaient pas au concept divisionnaire GEMT. Après avoir fait les choses à leur façon toutes ces années, il était difficile pour quelques-uns d'engager leur pensée dans la véri-



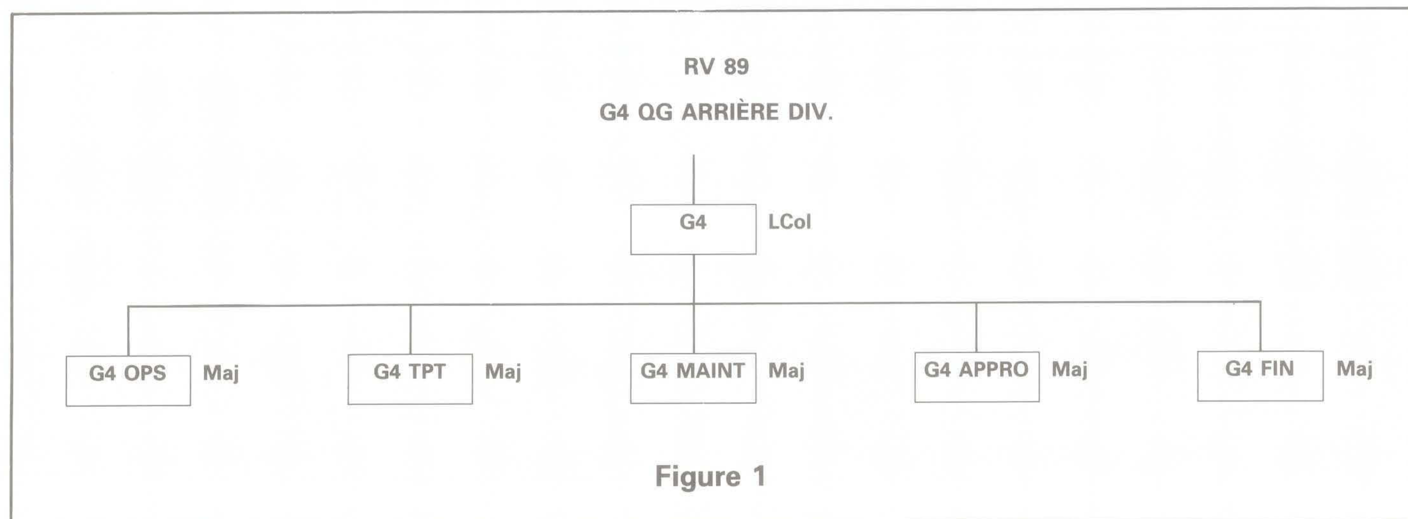




Figure 1

table doctrine du GEMT. Mais, nous pouvons dire en toute honnêteté que beaucoup d'inerayonts'' ont changé leurs idées et ont vu le côté positif de la doctrine vers la fin de RV 89.

Certainement nous avons eu des problèmes. Nous devons toujours nous attendre à des problèmes quand nous manquons d'espace pour nous entraîner, personnel, véhicules, équipements, pièces de rechange, outils et chaleur.

Peu importe le froid, la pluie ou la poussière ou le nombre de chenilles, nous avons réussi. Ceci était, pour la majorité de nous tous, une chance unique dans toute notre carrière militaire de voir de nos propres yeux la réalisation du concept de maintenance divisionnaire. C'a été une réussite qui fournira une bonne base à la 1e Div. Cdn. Et nous sommes très fiers d'avoir eu la chance d'y participer.

Les responsabilités divisionnaires du G4 Maint au G4 (voir figure 1) étaient de:

- Conseiller sur l'emploi des ressources de maintenance et donner des conseils techniques sur tout l'équipement (sauf les avions) utilisé par les formations et unités de la Division;
- Planifier, coordonner et contrôler les réparations et les activités de remorquage de la Division (en consultation avec le G4 Ops);
- Rédiger les politiques, instructions et instructions permanentes d'opérations sur les réparations et le remorquage;
- Étudier et évaluer les rapports et comptes rendus sur la maintenance et prendre des mesures de suivi;
- Coordonner les inspections techniques;
- Rédiger les politiques et procédures sur les mesures à prendre pour rendre l'équipement inutilisable ou le détruire;
- Rapporter les défauts de fabrication et autres défaillances techniques, recommander les améliorations nécessaires et appliquer les instructions et ordres techniques;
- Rédiger la partie sur la maintenance des ordres et instructions d'administration divisionnaire au G4;
- Diriger l'échelonnement des réparations pour la Division;
- Maintenir une liaison technique avec le quartier général supérieur;
- Coordonner les inspections de maintenance et les rapports d'inspection conformément aux demandes du commandant;
- Coordonner la redistribution de charge de travail entre les USB et le bataillon de Maintenance quand la charge de travail est trop élevée à l'USB; et
- Agir comme BPR entre les divisionnaire pour le GEMT et les autres métiers techniques exerçant des activités d'aménagement de terrain dans la Division.

Le G4 Maint divisionnaire devait aussi remplir les fonctions du G4 Maint du groupe de soutien divisionnaire (voir figure 2).

par J.O. Laliberté ADJUC et ADJUC Maint Comd FMC

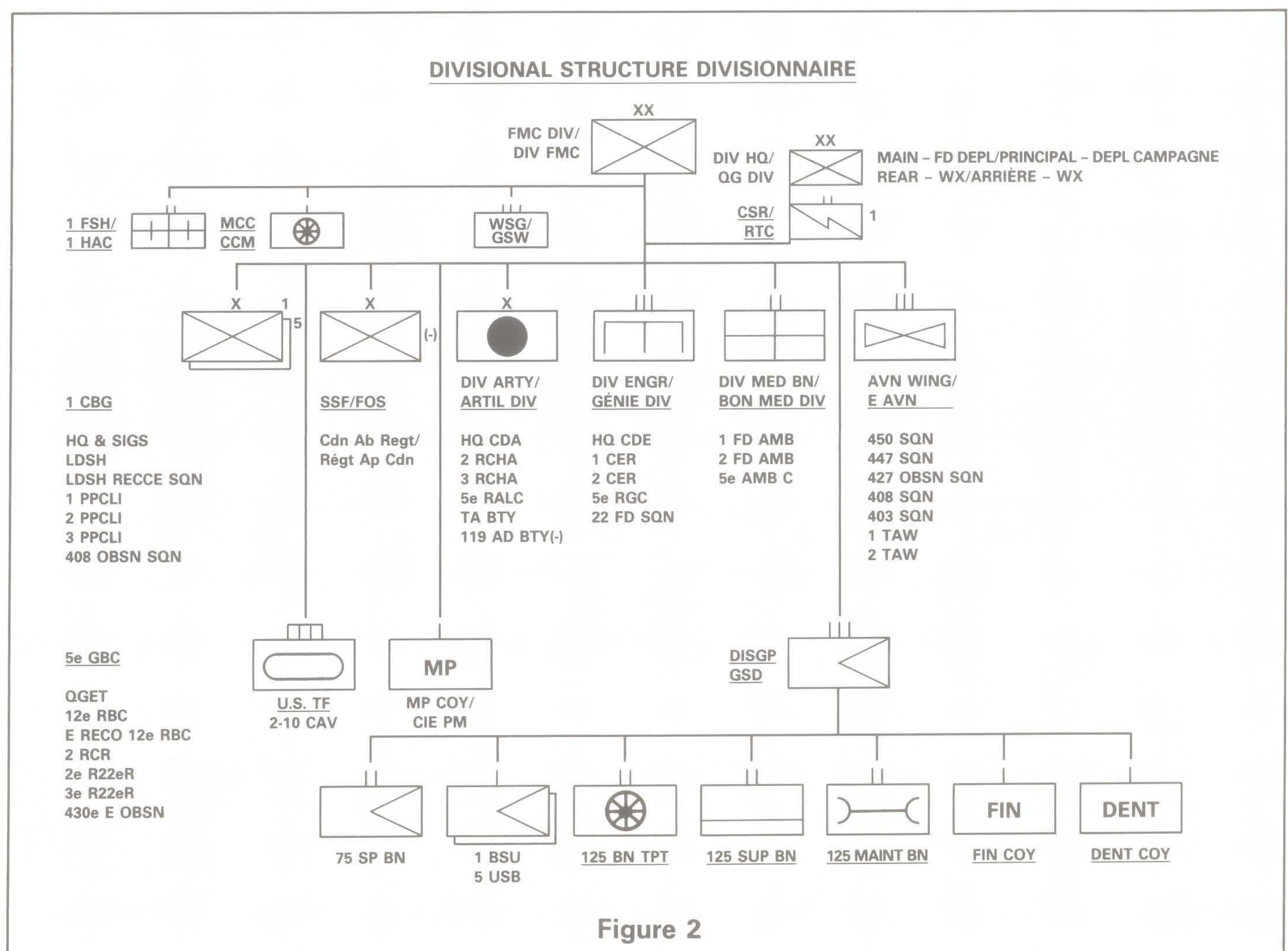


Figure 2

# Le peloton de maintenance du 125 Bon Appro à RV 89

**Par le lt Jim Boucher O Maint Bon 2e Bon svc**

Le peloton de maintenance du 125e bataillon d'approvisionnement a maintenu en état les véhicules du bataillon. . . et a fait beaucoup plus.

Le peloton de maintenance se compose de techniciens G.É.M. et de techniciens d'approvisionnement qui travaillent ensemble afin de fournir le soutien au premier échelon du 125e bataillon d'approvisionnement et de la 10e compagnie de Police militaire.

La plupart des membres du peloton proviennent des services d'entretien du premier échelon du 2e Bataillon des services. Pour satisfaire aux besoins du 125e Bataillon d'approvisionnement, la compagnie de maintenance du 2e Bataillon des services a affecté au peloton quelques-uns de ses meilleurs techniciens d'armement, techniciens en systèmes de conduite de tir et techniciens en matériaux, et ce avant le départ de Petawawa.



*Le Cpl Darrell Bates, technicien des matériaux, fait des pancartes, une des missions du Pon Maint.*

L'adjum Rick Prodaniuk était, au cours de la plus grande partie de l'exercice, le commandant du peloton et le gestionnaire de l'atelier. Si on lui demande quel a été le plus grand défi qu'a relevé le peloton au cours de l'exercice, il répond sans hésiter que, puisque le bataillon d'approvisionnement était composé de compagnies provenant de trois brigades différentes, il a fallu du temps pour savoir quels véhicules exactement allaient participer à RV 89. Cette tâche a exigé beaucoup de temps et d'efforts. L'adjum Prodaniuk ajoute qu'en Iran, on ignorait, jusqu'au moment du départ, de quels véhicules nous disposions.

Le peloton de maintenance était le seul responsable de l'entretien du matériel des deux emplacements des douches divisionnaires, de la blanchisserie et des points de décontamination. Travailler sur les appareils de décontamination M12A1 a constitué un défi puisque ces appareils datent des années 50 et qu'il est difficile de se procurer des pièces de rechange.

Les techniciens de véhicules du peloton de maintenance ont travaillé sur tous les types de véhicules MMR. Malgré l'énorme quantité de travail à laquelle il ont dû faire face, il y avait toujours assez de temps pour se distraire. Par exemple, pendant que nous travaillions à un des emplacements des douches, un hélicoptère se posa tout près. Un colonel en descendit et nous demanda si nous voulions faire un tour. «*Ce tour d'hélicoptère fut ce qui m'arriva de plus amusant au cours de l'exercice*», de dire le sdt Frank Vinciguerra.

Le sdt Rusty Hunt était un des techniciens en systèmes de conduite du tir du peloton; son travail consistait surtout à installer l'électricité partout dans le campement, pour alimenter les appareils d'éclairage et de chauffage. Il dit que beaucoup de choses étaient nouvelles; il nous a fallu apprendre, puis faire le travail. C'est ce qui est intéressant.

Mais tous les jours de l'exercice RV 89 ne se ressemblaient pas. Le peloton de maintenance se déploya pour participer à l'exercice divisionnaire, participa à des XEC de compagnies et prit enfin part à un exercice de sécurité en zone arrière. Comme le mentionne le sdt Chris Lippert: "*Nous nous sommes déployés à midi pour adopter une position défensive avec la 1re compagnie d'approvisionnement en campagne. L'opération s'est bien passée puisque nous n'avons pas été repérés avant 5h30 le lendemain matin.*"

Le membre le plus remarqué du peloton de maintenance a été "Rusty the pig". Rusty passa cinq heureuses semaines avec le peloton de maintenance où il passa le plus clair de son temps à manger en compagnie de son camarade "Tramp", du 2e peloton de PM. Rusty n'est malheureusement plus avec ses camarades du peloton de maintenance. En effet, après l'exercice "Magnum Warrior", il a adopté le nom de "Pork Chop" et est devenu l'invité d'honneur de la "réunion" des membres de la 2e compagnie d'administration.



*Le Cpl Doug Stevenson, technicien de véhicules de la 2 Cie Admin, réaccouple l'arbre de transmission d'un 5/4 T.*

# Le 125e Bataillon de maintenance à RV 89

**Par le LCol W.G. Walsh,**
**commandant du 125e Bon Maint**

## INTRODUCTION

Pour la première fois au Canada, un bataillon de maintenance (Bon Maint) canadien s'est déployé dans le cadre du groupe de soutien divisionnaire (GSD) de la Force mobile (FMC). La notion de bataillon de maintenance énoncée dans « Corps d'armée 86 » est devenue une réalité à l'exercice Rendez-vous 89 (Ex RV 89). Cet exercice s'est révélé être le plus grand rassemblement de spécialistes de la maintenance terrestre sous les ordres d'un seul commandant qui ait eu lieu au cours de l'après-guerre.

## CONTEXTE

Le soutien de maintenance du deuxième échelon a été fourni à la division par deux unités de soutien de brigade (USB) et par le bataillon de maintenance. Les USB étaient des unités mixtes de services de soutien au combat (SSC) ayant chacune la taille d'une compagnie. La 1$^{re}$ et la 5$^{e}$ Bde avaient chacune leur propre USB, qui leur fournissait le soutien de maintenance du deuxième échelon direct ou immédiat. La fonction de soutien de maintenance de chaque USB était limitée aux réparations sur le terrain des véhicules prioritaires « A » et « B ». Le reste du soutien de maintenance du deuxième échelon des troupes des brigades et de la division était confié au bataillon de maintenance.

## BUT

L'un des objectifs assigné à RV 89 par la FMC consistait à vérifier l'efficacité du GSD prévu dans « Corps d'armée 86 » dans la prestation de services de soutien au combat du deuxième échelon à la division de la Force mobile. Le présent article donne un aperçu du rôle du Bon Maint lors de l'essai de la doctrine de « Corps d'armée 86 ».

## ORGANISATION

Le Bon Maint et les éléments de maintenance des USB avaient été constitués à même les ressources de maintenance des 1$^{er}$, 2$^{e}$ et 5$^{e}$ Bataillons des services (Bon Svc) et ils constituaient la seule unité du GSD organisée d'une manière purement fonctionnelle, conformément à la doctrine de « Corps d'armée 86 ». Les ressources communes aux trois compagnies de maintenance étaient réunies sous le commandement d'un QG de compagnie fonctionnel.



*Le Col Boucher, CEM/I Adm passe en revue le 125 Bon Maint*

Vous vous souviendrez, comme le rapportait le dernier numéro du journal GEM, que trois compagnies de maintenance fonctionnelles et une compagnie d'administration étaient organisées de la façon suivante :

a. *Compagnie de réparation avancée et de récupération (RAR).* Basée sur le QG de la Cie Maint du 1 Bon Svc, elle comportait deux grands pelotons. Le peloton de réparation avancé comprenait les équipes mobiles de réparation (EMR du deuxième échelon, qui effectuaient la réparation sur le terrain des véhicules prioritaires de toute la division. Ces équipes devaient aussi collaborer avec les USB pour le soutien des unités des brigades et de la division. Toutes les ressources de récupération du deuxième échelon de la division étaient réunies dans un peloton de récupération.

b. *Compagnie d'armement, d'électronique et de matériels (AE&M).* Ressources réunies sous un QG basé sur la Cie Maint C du 5e Bn S du C de manière à constituer quatre pelotons fonctionnels :

1) Un peloton de maintenance,
2) Un peloton de systèmes d'armement,
3) Un peloton de systèmes de conduite du tir, et
4) Un peloton de télécommunications et de radar.

c. *Compagnie de véhicules (véh).* Cette compagnie comprenait trois pelotons de production et un QG basé sur la Cie Maint du 2 Bon Svc. Deux pelotons étaient des groupes dotés de tentes « Fritzie », qui s'occupaient uniquement de réparer les véhicules tandis que le troisième peloton réparait les composants.

d. *Compagnie d'administration (adm).* Cette compagnie comprenait le QG du 125 Bon Maint et était basée sur ce QG et sur la Cie Adm du 1 Bon Svc.

## L'UNITÉ

Le maintien d'excellents rapports entre les membres d'une unité et la loyauté de



*Le 125 Bon Maint célèbre l'anniversaire du GEM le 15 mai 1989*

ces derniers envers celle-ci sont un élément critique et essentiel du fonctionnement efficace de cette unité. Les membres du Bon Maint ont eu à peine deux mois pour se séparer de leurs compagnons de travail habituels, se joindre aux membres des autres bataillons des services, et apprendre à travailler avec ceux-ci en collaboration étroite de manière à former une unité homogène. Chaque compagnie a groupé ses membres et ses ressources d'une manière différente afin de résoudre ce problème.

Au sein de la compagnie de véhicules, les pelotons de production des unités respectives ont été laissés intacts de façon à permettre aux techniciens de travailler dans un milieu familier.

À la compagnie de RAR, on a mis sur pied les sections sans tenir compte de l'unité d'origine. On désirait surtout assurer la répartition égale des ressources de la compagnie entre les sections. La compagnie d'AE&M a aussi été entièrement intégrée au niveau du peloton et les techniciens de tous les métiers connexes, de toutes les unités et de toutes les parties du pays travaillaient en étroite collaboration.

**VIABILITÉ DE L'UNITÉ**

Le bataillon de maintenance s'est déployé de deux façons différentes durant RV 89. La plupart du temps, il soutenait les troupes des brigades et de la division à partir d'un bivouac semi-permanent consistant dans des tentes modulaires en guise d'abri et doté de l'électricité et de nombreuses autres commodités. Ce type d'organisation était purement administratif et visait une production élevée.

Lorsque le bataillon s'est déployé pour l'exercice de division sur le terrain, il a abandonné tout ce luxe. Les techniciens ont ramassé leurs outils et ont travaillé à partir de leurs camions respectifs.

Quand vient le moment de formuler des commentaires sur la viabilité du bataillon de maintenance fonctionnel, il faut noter que l'unité n'a effectué son déploiement tactique en soutien de la division que durant cinq jours. Un essai plus complet de la doctrine exigerait un plein déploiement de trois à quatre semaines sur le terrain. Lorsque je jette un coup d'œil rétrospectif sur l'exercice, et si je devais le recommencer, j'ordonnerais le déploiement tactique du bataillon de maintenance durant tout l'exercice des brigades et de la division. Quoi qu'il en soit et malgré le peu de temps consacré à l'exercice, plusieurs facteurs sont devenus manifestes :

a. *Productivité* - L'organisation des compagnies d'une manière fonctionnelle visait à améliorer la production. Les compagnies fonctionnelles disposaient de nombreux techniciens ayant une expérience et une expertise variées et pouvaient accroître rapidement le nombre de techniciens affectés à l'exécution d'une tâche ou d'un projet particulier, selon les priorités de la division. Les priorités des compagnies étaient claires et précises parce que chacune d'elles n'était pas tenue d'exécuter toutes les tâches diverses qu'on retrouve normalement dans la configuration de la compagnie de maintenance d'un bataillon des services. D'une façon générale, le moral des compagnies était excellent parce que tous leurs membres travaillaient dans un but commun, consistant surtout à fournir une production maximale.

   Il appartient, en fin de compte, aux unités soutenues de dire si elles estiment avoir bénéficié d'un meilleur service de maintenance à RV 89 que lors des exercices des années précédentes. Cependant le nombre de VHU et l'impression générale à la fin de cet exercice étaient certainement très positifs. Il ne fait aucun doute qu'ils correspondaient à une amélioration du soutien de maintenance fourni.

b. *Responsabilités des compagnies* - D'une façon générale, les responsabilités des compagnies étaient bien définies. Il existait toutefois quelques zones grises. À l'origine, on ne savait pas très bien qui, par exemple, était chargé de la réparation des composants et des génératrices. La maintenance des génératrices a d'abord été transférée de la compagnie de véhicules à la compagnie d'AE&M, puis l'on a décidé de la confier de nouveau à la compagnie de véhicules et de détacher des techniciens en SCT auprès de celle-ci pour l'aider à réparer ces génératrices.

c. *Pièces de rechange* - Chaque compagnie avait sous son commande-





*Le CEM/I Adm rend visite au 125 Bon Maint*

ment sa propre section des pièces de rechange. Le transfert de pièces d'une compagnie à une autre était coordonné par un quartier général de peloton des pièces de rechange. Ce quartier général disposait également d'une section appelée « Groupe des besoins opérationnels immédiats (BOI) » et chargée de répondre aux demandes urgentes.

Chaque compagnie maintenait un stock de pièces déterminé selon sa fonction en tant que compagnie de maintenance d'un bataillon des services plutôt que selon son rôle fonctionnel au sein du Bon Maint. Chacune disposait donc d'un stock de pièces de rechange semblable. Cela constituait une ressource d'une valeur inestimable et confirmait la nécessité pour les compagnies de maintenance de disposer d'organismes intégrants chargés des pièces de rechange.

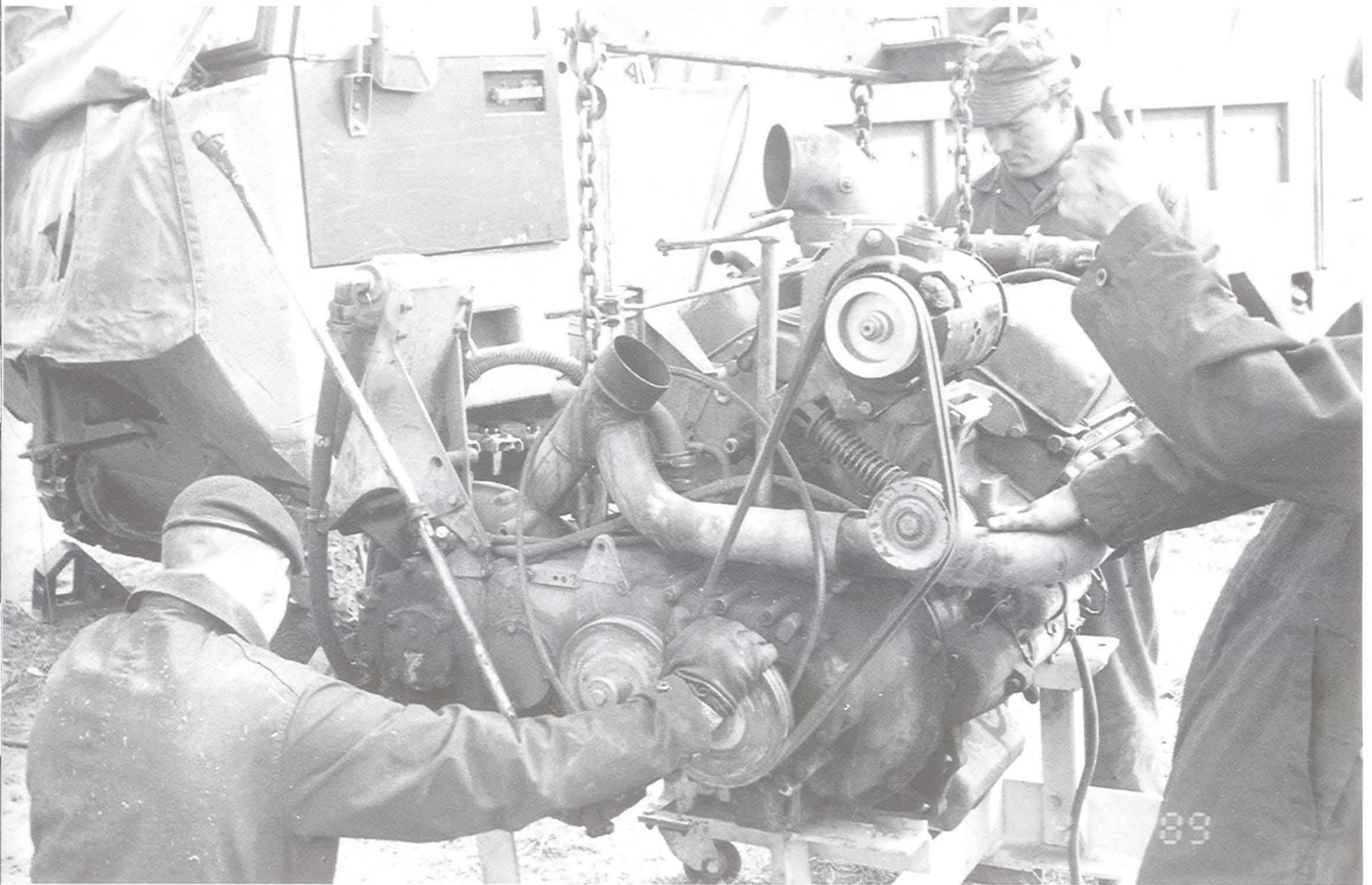
d. *Transport lourd* - Certaines pièces de rechange ont dû être laissées en arrière, au bivouac du Bon Maint, et l'on a dû renoncer à se servir des points de livraison pour le réapprovisionnement en pièces de rechange parce qu'on ne disposait pas de moyens de transport suffisants. Si quelqu'un avait besoin d'une de ces pièces durant l'exercice, on envoyait un véhicule la chercher à l'emplacement du bivouac. On ne pourrait se permettre ce luxe, au cours d'un combat réel. Il est manifeste qu'il faudra prévoir les ressources nécessaires pour assurer le transport des pièces de rechange. Il faudra aussi fournir à chaque compagnie des moyens de transport lourd, faute de quoi, on devra revoir la doctrine de façon à réduire le nombre de pièces transportées dans la zone avancée.

e. *Vulnérabilité* - La compagnie de véhicules n'a pas monté de tente « Fritzie » au cours de son déploiement. Durant la phase du bivouac, elle disposait de cinq « Fritzies » pour se protéger contre les intempéries. Si toutes ces tentes avaient été montées durant l'exercice, elles auraient été très difficiles à dissimuler et à défendre. Il y aurait peut-être lieu de remettre en question la nécessité de disposer de ces abris dans la zone de combat avancée.

En outre, l'application de la notion de compagnie fonctionnelle a eu pour résultat de concentrer dans un seul endroit presque tous les moyens de la division en fait de réparation de véhicules, d'électronique et de réparation de systèmes d'armement. Aucune des personnes ayant participé à la bataille du pont Catallo à RV 89 ne nierait la nécessité de disperser ces ressources coûteuses, peu nombreuses et d'importance critique afin d'en assurer la protection.

f. *Points de rassemblement du matériel (PRM)* - Aucun matériel à priorité élevée nécessitant des réparations qu'une unité n'est pas en mesure d'exécuter n'est laissé au PRM pour être transporté à un établissement de maintenance capable d'effectuer les réparations.

RV 89 a montré la nécessité d'appliquer des mesures de contrôle plus strictes aux PRM. Les unités n'ont pas utilisé ces points au maximum et, parfois, elles les ont évités afin de faire réparer leur matériel le plus rapidement possible.




*La Cie RAR effectue un remplacement de moteur sur le terrain*

Les PRM ont été établis à des endroits particuliers et ils ont été dotés de dépanneuses chargées de répondre aux appels prioritaires. Nous devons insister pour que nos clients utilisent les PRM et s'habituent à ceux-ci, étant donné que l'encombrement du matériel sur le champ de bataille moderne et le contrôle étroit exercé sur le terrain ne permettront pas qu'on effectue au hasard des déplacements de véhicules vers la zone arrière.

g. *Unité de commandement* - En vertu de la doctrine concernant le GSD, les ressources de maintenance du deuxième échelon de la division sont réparties entre trois différents organismes (un Bon Maint et deux Bon Svc). Au cours de RV 89, il y a eu des moments où les pelotons de maintenance du deuxième échelon des USB travaillaient à pleine capacité et accumulaient des arriérés tandis que la charge de travail du bataillon de maintenance du deuxième échelon était bien en deçà de sa capacité. Étant donné la doctrine concernant le commandement et le contrôle et la structure du GSD prévue dans « Corps d'armée 86 », le bataillon de maintenance n'était pas informé de la charge de travail de maintenance du deuxième échelon dans l'ensemble de la division. On a corrigé cette situation en utilisant le « réseau technique » informel, lequel n'est pas toujours à portée de la main, fiable ou acceptable pour la filière de commandement. Un autre obstacle à l'optimisation des ressources de maintenance a été l'obligation d'obtenir l'autorisation formelle de l'état-major du G4 divisionnaire pour pouvoir transférer du travail de maintenance entre les ateliers du deuxième échelon de la division.

Afin d'optimiser l'efficacité et l'efficience opérationnelles des ressources de maintenance du deuxième échelon de la division, on devrait les réunir toutes sous l'autorité d'un seul commandant divisionnaire du GEM (CD GEM). La prestation du soutien de maintenance du deuxième échelon dans une structure fonctionnelle comme celle prévue dans « Corps d'armée 86 » relève certainement de la responsabilité d'un commandant fonctionnel plutôt que de celle de l'état-major.

## DERNIÈRES REMARQUES

Parmi les personnes qui ont participé à RV 89, il y en a eu un grand nombre qui excellaient dans les domaines de l'instruction, de l'organisation, de la structure, de la sécurité de la zone arrière, de l'emploi de la récupération, etc. et qui ne sont pas mentionnées dans le présent article. Ces personnes font l'objet d'une correspondance séparée.

RV 89 a été la meilleure chose qui soit arrivée depuis longtemps à notre système de maintenance. J'ai été extrêmement fier de nos hommes de métier et de nos officiers, à cause du professionnalisme et de l'expertise dont ils ont fait preuve durant toutes les phases de l'exercice. La réputation du Service du GEMT en a été rehaussée et nous avons gagné un plus grand respect de la part des unités que nous soutenons, grâce au niveau de qualité exceptionnel des services de maintenance que nous leur avons fournis.

# Unité de Maintenance du Ld SH(RC)

## *Persévérance* à RV 89

Tout le personnel de l'unité de maintenance du Ld SH(RC) a été bien occupé en 1988 et cette année ne sera pas différente. Le Régiment se redéployant à partir de Chypre au cours du mois de mars de cette année, il n'y avait que peu de temps disponible pour bien organiser les opérations de maintenance. Nous, du Ld SH(RC), sommes cependant habitués à la gestion dite "de crise"; d'ailleurs, notre devise est "Persévérance". Je voudrais cependant souligner que le personnel de maintenance de l'unité, tout comme celui de n'importe quel autre organisme G.É.M., est très fier de son service; pendant les préparatifs de l'unité en vue de "Rendez-vous 89", ce personnel a encore une fois fait ce qui semblait presque impossible.

L'entraînement de nos artisans et des nouveaux arrivés a eu lieu dès leur retour de Chypre. Répartis en escadrons nouvellement constitués, vêtus de combinaisons de travail et munis de coffres à outils, ils s'attelèrent immédiatement à la tâche; beaucoup eurent à travailler sur du matériel qu'ils connaissaient mal. Étant donné le peu de temps disponible pour la préparation des véhicules et du matériel en vue de "Rendez-vous 89", l'apprentissage a surtout consisté dans l'utilisation massive des manuels d'entretien et dans une participation active de la part des chefs de section et des superviseurs. Le 27 mai 1989, le Régiment était opérationnel à 99,9 % et le trajet par route jusqu'à Wainwright fut effectué sans la moindre anicroche.

Les premiers jours passés à notre nouveau campement nous ont permis de rafraîchir nos connaissances en matière d'installation des tentes modulaires et de résoudre divers petits problèmes. Tout le matériel sanitaire fut mis en place et les techniciens furent tous installés aussi confortablement que possible. Il était maintenant temps de s'entraîner et de vaquer aux travaux de soutien.

Les TSCT étaient l'artisan Pelletier, les caporaux Stewart et Bendelier, en plus de l'artisan Coderre (Radiotec); ils se sont tous mis au travail pour installer l'électricité au campement. Ils méritent tous des félicitations car leur travail a été impeccable. L'artisan Pelletier a acquis de nouvelles connaissances et il peut maintenant installer l'électricité dans n'importe quel campement, peu importe sa taille, et ce conformément à toutes les règles de sécurité. L'artisan Coderre (Radiotec) ne sera cependant pas réclairé comme TSCT.



*Le cpl Marshall et l'artisan Morash réparent une pièce de l'armement d'un Cougar*




*Le cpl Stewart (TSCT) réparare un élément du système électrique de pointage en direction.*



*L'artisan Castonguay et le cpl Duport (TEC V) réparant un bras d'appui d'un Lynx.*




*De gauche à droite, l'artisan Coderre et le cplc Lacombe (RADIOTEC) réparant un téléphone de campagne.*

À ce jour, la section d'armement sous les ordres de l'adj Allan a formé le personnel du 2e PPCLI et du 3e RCHA sur les véhicules blindés polyvalents (VBP) Cougar et sur la coupole M-26 du Lynx. En retour, les techniciens d'armement de cette unité, soit le caporal Marshal et l'artisan Morash se sont entraînés, avec le personnel du 2e PPCLI, à utiliser les mortiers de 80 et de 60 mm, et, avec le personnel du 3e RCHA, à utiliser les obusiers de 10 et de 155 mm. L'apprentissage sur place comprenait des travaux de soudage, de brasage, les réglages divers des postes, la réparation de poêles et de lanternes, sans oublier les travaux courants des membres des forces terrestres.

Les techniciens des matériaux se sont employés à dresser un inventaire détaillé des réparations (soudage et réparations des articles en tissu). Le cpl Litchfield termine actuellement son entraînement NQ4, il possède toutes les connaissances requises pour effectuer des travaux de soudage MIG, TIG, à l'arc et oxyacétylénique et il a été fort occupé à réparer les articles de toile et à fabriquer divers objets essentiels pour le bivouac (Il suffit de penser aux lapins!!!).

Comme d'habitude, nos radiotechniciens ont réparé les radios, les tableaux de commutation, le matériel installé à bord des véhicules et ils ont fait connaissance avec Vincent. Le cplc Lacombe voyait à l'entraînement de l'artisan Coderre et cette section, même si elle manquait de ressources, a fourni un excellent soutien à tous les escadrons. Les cplc Baldwin et Johnson ainsi que les cpl Mercer et Rosa maintiennent les communications au sein de leurs escadrons à un niveau supérieur; si des systèmes de communication doivent être réparés, il suffit de communiquer avec ces techniciens et ils arrivent sur place quelques minutes plus tard à peine.

Les techniciens de véhicules, travaillant selon un système de maintenance décentralisé, se sont familiarisés avec leurs nouveaux escadrons. Après deux semaines de travail intensif, le personnel possède maintenant les connaissances et la compétence voulues pour soutenir les escadrons de Cougar et de Lynx. Tous les techniciens ont été entraînés à la lecture de cartes, à la conduite de nuit, aux tâches liées à la surveillance (sentinelle) et à toutes les techniques qui font un bon soldat.

L'officier de contrôle de la maintenance, équipé de son nouvel ordinateur, a commencé à donner la formation au système manuel de gestion de la maintenance ; le sgt Pitt s'assure que les fiches de temps et les rapports quotidiens d'activités sont remplis promptement et correctement.

À mesure que l'entraînement progressera, nous apprendrons beaucoup et nous pourrons ainsi continuer à fournir à ce Régiment un soutien de haut niveau. À nos camarades techniciens du G.É.M. de toutes les unités qui prennent part à RV 89, nous souhaitons bonne chance et nous les remercions de l'aide et du soutien que beaucoup d'entre eux apportent au cours de cette période d'entraînement. ARTE ET MARTE...

# 1 PPCLI
# Peloton de Maintenance

Le détachement avancé du peloton de maintenance est arrivé à Wainwright avec l'électrotec, le TSCT, le comptoir à outils et un "HIAB" chargé de tentes, etc. Les membres de ce détachement ont mis deux jours à établir les quartiers d'habitation nécessaires à 32 personnes. Le 27 mai, le reste des troupes arriva, de même qu'un véhicule du bataillon. Dans l'après-midi du 28 mai, nous étions prêts. Le bureau de contrôle commençait à rédiger des bons de travail pour le 2^e^ échelon d'entretien alors que la 1^re^ USB, le 125^e^ bon de maintenance et toutes les sections étaient très occupés à réparer le matériel en vue de l'exercice.

Le peloton de maintenance est commandé par le capt Pierre Lemieux (O Maint) et le sergent quartier-maître électricien et technicien Jeff Olson. L'adjudant du peloton est Don McLean, le superviseur des réparations des véhicules est le sgt Perry Mador et le chef de la section du matériel auxiliaire est le sgt Phil Williams.



*Le Cplc Bob Babonau entrant les sommaires de temps journalier dans le nouvel ordinateur (ou est-il en train de jouer avec un jeu? Nous n'en serons jamais sûrs).*

## Section des VBP

La section des VBP compte six personnes et trois véhicules Husky rattachés à trois compagnies du bataillon afin d'assurer l'entretien de quarante-trois VBP.

Le Huskey de la compagnie A est commandé par le cpl Doug Ouellette et son adjoint est le cpl Ron Johnson; celui de la compagnie B est commandé par le cpl Bob Bint et son adjoint est le cpl Steve Turner. Enfin, le dernier Husky, celui de la compagnie C, est commandé par le cpl Gary Coles et son adjoint est le cpl Dan Nickel. Le bon vieux sgt Perry Mador, comme s/off responsable de cette section, s'occupe de tous ces types.

Quand les équipages des Husky ne se font pas bronzer (quand le temps le permet, naturellement), ils réparent, au premier échelon, les VBP des compagnies auxquelles ils sont affectés. Ils effectuent aussi des tâches normalement dévolues aux services du deuxième échelon, ce qui maintient les compagnies entièrement opérationnelles. Là où les compagnies vont, les Husky vont; leurs équipages sont mécaniciens ou soldats, selon le cas.

Pour devenir membres de la section des VBP, il faut satisfaire à certaines exigences. Il faut boire de la bière ou connaître quelqu'un qui en boit, posséder une canne à pêche ou pouvoir en emprunter une et pouvoir travailler de longues heures et dormir peu, mais les repas sont dignes des gourmets (vivres individuelles).

## Section des véhicules à roues

Le personnel de cette section assure la réparation au premier échelon des véhicules à roues des compagnies d'administration et d'infanterie. Les membres de la section, sous les ordres du cplc Percy Ross, sont polyvalents; ils peuvent effectuer n'importe quelle réparation ainsi que les tâches diverses nécessaires pour que notre secteur d'habitation soit bien tenu. Le cpl Wayne O'Regan est le chef de l'EMR et l'éliminateur de broussailles attitré. Le cpl Stephen Scott, membre de l'EMR, est notre expert en ordinateur. Enfin, le dernier, mais non le moindre, est le cpl Norm Lalonde, qui adore se porter volontaire pour conduire les véhicules aux installations du deuxième échelon, d'autant plus que sa femme est technicienne de véhicules au sein de la 125^e^ compagnie de maintenance.

## Section de soutien au combat

La section de soutien au combat se compose de quatre personnes. Le responsable est le cplc Gary Snook, son adjoint est le cpl Roger Magarian, qui est le chef du seul VBD(L) du bataillon, baptisé "Enterprise". Son complice est le cpl Dominique Defrancesco. Ces personnes assurent la récupération et la réparation du TTB de la compagnie de soutien au



*Le Cpl Roger Magarian changeant le filtre à air sur un des TTBS.*



*Le Sgt Phil Williams réparant une arme (C9) dans son atelier. (Il semble y avoir une pièce de trop).*

combat et ils s'occupent aussi tendrement de toutes les autres choses qui peuvent avoir besoin de leurs soins au sein de la compagnie. N'oublions pas le cpl Jordan Rasmussen, le partenaire du cplc Gary Snook dans l'EMR (véhicule à roues) de la compagnie.

## Section du matériel auxiliaire

La section du matériel auxiliaire se compose des sous-sections d'armement, des SCT et de soudage, et elle est sous les ordres du sgt Phil Williams.

## Armement

Le cplc Kevin Lees est responsable de cette section; le cpl Mike Muranetz est le technicien des armes portatives, l'artisan Barry Hillock s'occupe des tourelles des VBP Grizzly, et le dernier, mais non le moindre, est l'artisan Ben Officer.

Pour l'atelier d'armement, l'exercice Rendez-vous 89 signifie que la charge de travail change rapidement. Les jours de maintenance sont les plus remplis puisque toutes les compagnies d'infanterie envoient toutes sortes d'armes pour qu'elles soient réparées, des C7 aux mortiers de 84 mm.

Le cpl Mike Muranetz et l'artisan Ben Officer ont pris part pendant une semaine, comme personnel de soutien, à l'exercice de défense comportant du tir réel "Sterling Maniple". Ils ont effectué beaucoup de petites réparations. L'exercice fut une expérience positive, sauf que le bruit des armes portatives et des pièces d'artillerie interrompait souvent notre sommeil.

## SCT

Au cours de l'exercice Rendez-vous 89, la principale tâche du technicien SCT est de voir à l'installation des fils électriques dans tout le campement. Il doit aussi vérifier les lance-missiles TOW avant l'exercice "Sterling Maniple". Lorsqu'on est seul, la pression est énorme, mais cela n'a pas découragé le cplc Joe Franssen, qui a gardé sa bonne humeur et son sens de l'humour.

On lui demanda souvent de fournir des rallonges, des fiches et d'installer des fils là où jamais aucun fil n'était allé.

## Soudage

Le cpl Ken Osborne est notre technicien des matériaux attitré et aucun travail de soudage ne lui fait peur. Au cours de l'exercice Rendez-vous 89, il ne savait plus où donner de la tête (soudage, réparation d'articles de tissu), puisque l'autre TEC MAT suit actuellement des cours.

## Section des composants

Au sein du peloton de maintenance, la section des composants est la plus diversifiée. Son personnel se compose du cpl Chris Manser, du cpl Rick Neaveaux et du sdt 041 Eric Richardson. Ces trois magiciens du coffre à outils peuvent réparer des scies mécaniques, les appareils hydrauliques Pioneer, les génératrices, les appareils de chauffage électriques et les "herman nelson", les pneus, bref, tout ce que personne ne veut réparer.

Lorsqu'ils ont un peu de temps libre, ces trois larrons effectuent des inspections, des modifications et des récupérations. Parfois, la récupération devient un travail à plein temps parce que notre bonne vieille dépanneuse à essence exige beaucoup de SA (soins attentionnés).

Il serait terriblement incorrect de ne pas mentionner le cplc Donny Foran, membre de longue date du Patricia, et qui a été affecté ailleurs cet été. Donny a fait partie du peloton pendant des années; cet été, il est affecté au contrôle, au polygone de tir de Wainwright. Donny a été un bon élément au sein du peloton; il s'occupait des outils et était toujours là lorsqu'on avait besoin de lui. Il comptait de nombreux amis et nul doute qu'il manquera beaucoup au personnel du peloton de maintenance du 1er PPCLI.

Quand les milliers de gens qui lisent le journal du G.É.M. auront lu la partie qui traite du peloton de maintenance du 1er PPCLI, nous espérons que les gestionnaires de carrière ne seront pas sub-

mergés par les demandes d'affectation. En fait, nos effectifs sont actuellement complets, ce qui ne veut pas dire qu'une liste d'attente ne peut être établie . . .

### Section d'approvisionnement en pièces de rechange (SAPR) du 1er PPCLI

Cette section compte trois hommes, y compris celui qui s'occupe des outils. Il s'agit du cplc André Gariépy, du cpl Don Phillips (SAPR) et du cplc Don Turner (au comptoir à outils).

La section dispose de 6 VLMR pour le transport du matériel, de 2 remorques et de deux conteneurs pour l'entreposage en vrac. Elle fournit le soutien aux 400 techniciens et au personnel TEL du 1er PPCLI.

Ce bataillon dispose de nombreux véhicules divers qu'il faut pouvoir entretenir : VBP Grizzly, TTB (TOW), Iltis, etc., ainsi que toutes les armes nouvelles.

Nous fournissons aussi le soutien aux EMR; en effet, nous contrôlons constamment leurs stocks et nous assurons le réapprovisionnement au cours des exercices. Pour l'exercice Rendez-vous 89, nous disposons de stocks suffisants pour 15 jours, après quoi notre soutien provient du niveau divisionnaire. Notre travail est fort spécialisé.

Servitium Nulli Secondus.

Le bureau de contrôle du peloton de maintenance est le centre nerveux du peloton; l'officier de contrôle est l'adj Don McLean tandis que le cplc Bob Babonau, le commis, fait diligence, si bien que les choses tournent parfaitement rond.

Le bureau est un point de rencontre, l'endroit à partir duquel les renseignements sont transmis aux chefs des sections; de plus, c'est l'endroit où se concentrent les tas de papiers que toute armée moderne produit.

Tous les papiers concernant les tâches à effectuer, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur du peloton, passent par le bureau de contrôle et sont ensuite transmis aux sections voulues ou aux EMR. Les bons de travail sont traités et, bien sûr, il faut aussi contrôler les travaux effectués, du point de vue des heures exigées.

Les registres de temps nous sont remis par les chefs de section, puis les renseignements sont insérés dans la mémoire de l'ordinateur par le cplc Bob Babonau ou par l'adj Don McLean. Chaque semaine, un imprimé est produit et un rapport est envoyé au DSGT.

Le cpl Stephen Scott est l'expert attitré en ordinateur du peloton. Il dépanne le personnel du bureau de contrôle au besoin. Par ailleurs, le cpl Stephen Scott nous a permis de tirer le maximum de notre ordinateur car il y a installé un jeu de golf, ce qui permet d'occuper nos longues soirées passées loin du foyer.

Tous les membres du peloton qui sortent de la zone réservée à celui-ci doivent signer un registre qui se trouve au bureau de contrôle; ainsi, il est toujours possible de savoir où ces personnes se trouvent. Si des personnes sortent du secteur réservé à la compagnie, le bureau de contrôle en tient compte par C/S8 (indicatif d'appel).

Tous les visiteurs qui arrivent au peloton de maintenance doivent signer un registre au bureau de contrôle. De cette façon, toutes les activités qui se déroulent au sein d'un peloton de maintenance sont contrôlées; le bureau porte donc bien son nom.

---

# Pon de Maint du 2 PPCLI

## *Exercice de tir TOW de la brigade*

L'exercice de tir TOW de la brigade eut lieu du 3 au 5 mai et il mit en présence 3 bataillons du PPCLI. Comme d'habitude, l'exercice a commencé par un coup d'éclat. Beaucoup sourcillèrent quand deux missiles refusèrent de prendre leur envol. Au grand soulagement des tireurs, il apparut que les missiles en question étaient défectueux. Au total, 51 missiles furent tirés et 51 cibles avaient été construites par les hommes du second bataillon. Ils furent toutefois quelque peu découragés quand un tireur d'un autre bataillon du PPCLI, incertain de la cible sur laquelle il devait faire feu, choisit de tirer sur leur stock de cibles bien empilées, si bien que 38 d'entre elles furent détruites. Pas si mal pour un seul missile! Le nouveau dispositif de cibles mobiles, conçu par le WSG donna toute satisfaction et survécut à l'exercice, mais, je me demande pourquoi, il était quelque peu égratigné. Le nouveau véhicule TUA (TOW Under Armour, ou TOW sous blindage), de Gagetown, fut admiré, essayé, sondé de tous les côtés, inspecté . . . et j'en passe, mais il reçut finalement l'approbation de tous. Les tireurs, en particulier, en sont tombés à la renverse. Côté technique, cependant, les techniciens n'ont jamais vu tant de fils, même dans leurs pires cauchemars! Avec le temps, ils ont réussi à tout démêler. Ce fut toutefois un travail pour deux TSCT. Le GCVM responsable du TOW, à Ottawa, avait envoyé des personnes qui présentèrent des exposés fort intéressants et des films captivants. Je suis sûr que ces personnes durent répondre à des tas de questions sur le TOW et elles nous ont montré le TGAS (TOW Guidance and Acquisition System), c'est-à-dire le système de guidage et d'acquisition du TOW; ce système peut garder en mémoire les trajectoires de 8 missiles aux maximum, et ce en utilisant les signaux de guidage provenant du système TOW. Les renseignements en mémoire peuvent être imprimés, de sorte que les tireurs peuvent avoir une copie de leurs résultats de tir (trajectoire, coup au but).

Sous tous rapports, ce fut un excellent exercice; naturellement, le second bataillon a obtenu le meilleur pointage; qui aurait pu en douter . . . ?

Sgt B. Houde
s/off resp. SCT
2e PPCLI

# Pon Maint 2 PPCLI

## *Comment se préparer et survivre à une traversée des prairies!*

Au 2ᵉPPCLI, nous entendons souvent cette question. Alors que le reste de la 1ère brigade ainsi que le 3ᵉ RCHA, bien sûr, n'ont eu qu'à faire un trajet court et relativement agréable pour se rendre à Wainwright, et ce tout en jouissant du paysage, nous, du 2ᵉ PPCLI, avons dû affronter les Prairies. Ceux qui viennent de C.-B. ou de Calgary peuvent toujours se moquer ou affirmer que "les Prairies? Y a rien là!", ces types ne parleraient pas comme ça s'ils avaient déjà conduit un véhicule dans les Prairies, en apparence si innocentes . . .

Quoi qu'il en soit, pour survivre à une expédition de ce genre, vous devez savoir un certain nombre de choses. D'abord et avant tout, il est inutile de penser trouver une excuse que n'aurait pas déjà entendue l'officier de maintenance ou le sergent quartier-maître électricien et technicien : Pour ça, on ne peut leur en passer une! Deuxièmement, si vous envisagez de vous rendre . . . inapte pour ce trajet (je dirai d'ailleurs que l'idée a du mérite), vous risquez fort de vous retrouver en prison (encore qu'Edmonton est bien à cette époque de l'année) ou, pire, de devoir affronter les soins attentionnés des adjoints médicaux (à cette seule pensée, j'ai des frissons dans le dos). Bien sûr, il est toujours possible de revenir au classique "Mais, les nouveaux ont besoin d'expérience; moi, j'y suis passé bien des fois!" Cette excuse est très répandue et, selon la naïveté du nouveau en question et de votre supérieur, elle peut marcher.

Une fois que vous êtes résigné à vous taper d'innombrables milles de champs de blé, avec, pour rompre la monotonie, la seule vision d'un silo de temps en temps, il faut vous attaquer à votre véhicule : il faut l'équiper pour rendre le voyage supportable. D'abord et avant tout, la musique. Si vous n'avez rien à écouter au cours d'un trajet de mille milles dans les Prairies, vous êtes fait. Cette expérience a rendu fous de nombreux techniciens pourtant normaux au départ. Le genre de musique n'a aucune importance; elle peut même vous inciter à vous envoyer la tête dans le pare-brise, à vous faire vomir, etc.; aucune importance, du moment que c'est de la musique, même nasillarde.

Maintenant que nous avons pris les mesures pour sauver l'esprit, voyons maintenant ce que nous pouvons faire pour le corps. La nourriture : D'accord les rigolos! Vous allez tous être surpris de la quantité de croustilles, de chocolat et d'autres saletés du genre qu'il est possible d'ingurgiter dans une seule et même journée! De la nourriture qui est bonne pour la santé? Ne soyez pas ridicule! Ce sont des histoires pour les enfants. Quoi? Vous voulez apporter une boîte à lunch? Pas de folie! Une boîte à lunch n'existe que pour trois choses : Vous l'ouvrez, vous admirez son contenu . . . et vous le jetez!

Maintenant que la boîte à musique est installée dans le camion, il faut ensuite passer aux sièges. Ici, il faut faire preuve de beaucoup d'ouverture d'esprit; il est en effet certain que le concepteur du véhicule vous considère comme un soldat endurci, mais nous, les techniciens, en savons bien plus! Seul un type à la stature herculéenne et muni d'un derrière apparenté à celui d'un hippopotame peut sortir vivant d'un trajet de quelques heures au fond de ces sièges. Alors, il faut se renseigner et voir s'il n'y aurait pas moyen de se faire des amis bien placés; vous savez, ces amis qui peuvent (murmure) trouver des coussins de mousse ou "mettre la main" sur un siège baquet . . .

Alors voyons! Nous avons maintenant la musique, la bouffe et le siège. Il est maintenant temps de se préparer au trajet. Bien sûr, vous pouvez toujours essayer une dernière fois votre excuse favorite.

Il est zéro heure trente et il fait nuit noire; le bataillon ne part que dans trois heures (pour vous, cela signifie dans six heures). Mais alors, pourquoi faut-il se lever si tôt? (On laisse tomber; les mauvaises pensées ne sont pas tolérées). Le jour se lèvera quand nous nous mettrons en route, ce qui laisse donc le temps requis pour reprendre une apparence humaine d'abord, ensuite celle d'un soldat, car les civils nous regardent. Il ne reste donc plus qu'à conduire à une vitesse endormante jusqu'à Dundurn (ou au point d'arrêt choisi), puis jusqu'à Wainwright.

Naturellement, le trajet n'est pas facile. Par exemple, quelle sera votre excuse si vous décidez de vous ranger pour vous reposer quelques minutes? Je recommande la classique, mais toujours efficace "Il fallait remplacer les filtres à carburant."; ça marche toujours, croyez-moi! Mais, après la troisième fois, prenez garde! Vous pouvez alors indiquer qu'un "bruit curieux provient de l'avant du moteur". Cela aussi marche bien. Cependant, méfiez-vous! Si vous avez la réputation d'arrêter à tout bout de champ (c'est le cas de le dire), cela frise le sabotage. Si vous savez où se trouve votre endroit préféré pour le café, il vous suffit de "réparer" un des véhicules pour qu'il tombe en panne à proximité, ce qui vous permet de siroter le café pendant que les types de l'EMR réparent votre "réparation".

Après dix-sept heures de trajet, vous arrivez à la BFC Dundurn (n'en disons pas plus!).

Le lendement, à zéro heure trente toujours (Bon Dieu! Que ça m'énerve!), il est temps de se préparer pour le dernier bout jusqu'à Wainwright. Encore un jour et c'est fini; au moins, plus de champs de blé, de vaches ni d'élévateurs à grains. Encore une fois, vous avez survécu à la traversée des Prairies!

Wainwright. Terminus! Ici, plein de poussière, d'arbres rabougris et de militaires qui embaument . . . Il ne vous reste plus qu'à résister un mois à la poussière, à la boue et aux moustiques. Maintenant, attendez que je me rappelle mon excuse de l'année dernière . . . Celle qui m'a valu mon billet de retour par avion . . .

Le capitaine
M.D. Fitz-Gerald
Officier de maintenance
2ᵉ Bataillon PPCLI

# Pon Maint 3 PPCLI
## *RV 89 — Style Patricia*

Les préparatifs du 3e PPCLI en vue de "Rendez-vous 89" ont commené lorsqu'il y avait de la neige à Victoria (ce qui est pour le moins inhabituel). Comme le bataillon participait à l'exercice CALTROP Force à Fort Hunter-Liggett, en Californie, les préparatifs de RV 89 commencèrent au mois de février. Après un mois de mars particulièrement excitant passé sous le soleil de Californie, il fallait mettre les bouchées doubles pour préparer (et réparer) les véhicules et le matériel. Un dernier effort de la part du peloton de maintenance et du BEME d'Esquimalt a permis le transport, à point nommé, de la plupart des véhicules par chemin de fer tandis qu'un petit détachement avancé prenait la route.

Exception faite de quelques problèmes de peu d'importance (comme ceux des boulons de barbotins), le détachement atteignit sans difficulté le Camp Wainwright d'où il repartit immédiatement pour gagner la zone sauvage située au sud-ouest de l'intersection de la route Czar-Horseshoe; cette zone broussailleuse allait être notre lieu de résidence pour les sept prochaines semaines.

La lourde tâche consistant à établir le tracé du campement et à dresser les tentes commença le jour même. Des millions de primevères et d'aulnes ont péri pour faire place au village de toile du bataillon. Dans le secteur réservé au peloton de maintenance, le cplc Kelly retenait les services d'un TTB muni d'une lame de bouteur qui passait commodément par là pour procéder à quelques menus travaux de terrassement (jusqu'à ce que le SMC remarque le manège). Une des priorités était d'ouvrir une piste dans la brousse épaisse afin de pouvoir nous rendre au secteur principal de la compagnie; de leur côté, les gens du G.É.M. donnaient un coup de main pour l'installation de la cuisine (tout en s'assurant d'être les premiers servis pour le repas du midi).

Avec l'arrivée de l'adjudant McLeod, sergent quartier-maître électricien et technicien du détachement aérien avancé, on apporta certains changements dans le secteur réservé au peloton. Ainsi, on retira les quartiers des sous-officiers supérieurs (aussi appelés "salle des ordinateurs") du sommet de la plus imposante fourmilière de fourmis rouges de tout Wainwright et on prépara la cafetière d'une capacité de 100 tasses en vue d'une utilisation intensive.

Pendant ce temps, dans tout le campement, toutes sortes de bruits témoignaient d'une intense activité : creusage des fosses, installation des tentes, bruit mat des coups de marteau sur les piquets de tentes (et sur les doigts!). Une fois les liaisons téléphoniques établies, tous ces bruits mélodieux furent souvent ponctués d'appels à l'aide des téléphones de campagne; en gros, ces appels étaient du genre : "Du courant, tout pour du courant . . .". Le cplc Rebbitt, notre seul (et unique) TSCT se démenait corps et âme, jour et nuit, afin d'alimenter en courant toutes sortes d'appareils électriques.

Trop tôt cependant, les wagons du Canadien National arrivèrent et notre repos champêtre prit fin : nos véhicules arrivaient. Exception faite d'un nombre plutôt élevé de batteries mortes et du fait que les réservoirs de carburant étaient souvent vides, ou presque (à cause des lutins peut-être?), les véhicules furent déchargés sans encombres et le trajet jusqu'au campement se fit sans anicroche. Peu après, le détachement aérien principal arriva et, une fois tout le monde installé, les techniciens s'attaquèrent aux réparations; il n'y avait pas de temps à perdre. L'officier de maintenance et l'OT (PP 14) établirent leurs quartiers; tout était prêt.

Les compagnies d'infanterie entamèrent alors leur entraînement et on détacha des EMR afin de s'assurer que tout baignait dans l'huile. Le reste du personnel, appelé à une plus grande destinée par le sgt Instance et son éternelle tasse de café, faisait des progrès en vue de rendre notre secteur un peu plus présentable car, pendant un bout de temps, il ressemblait à une foire de liquidation de matériel militaire plus ou moins en état. Il faut toutefois souligner l'excellent travail accompli par les gens de la 1re USB et du 125e Bon de maintenance.

Ne se contentant jamais du travail "seulement bien fait", les gens du peloton de maintenance se joignirent au reste de la cie d'administration pour un exercice de 24 heures destiné à améliorer les qualités de navigateurs de chacun et à nous rafraîchir la mémoire pour ce qui est des manoeuvres en zone de sécurité. Le cplc Myers, "la plus grande moitié" de notre équipe de dépannage, était visiblement exténué après avoir dû passer la soirée à extraire le véhicule de liaison de l'officier commandant des sables de la route Circle; en effet, le commandant avait décidé de passer de l'arrière de la file à l'avant pour montrer le chemin (à bord du véhicule 88, on s'est bien amusé!).

Après avoir tiré le nombre de missiles TOW qui lui avaient été attribués et après avoir vérifié les qualités amphibies des VBP et des TTB en traversant le lac Border, (et ce sans perdre un seul véhicule, à la grande surprise du cplc Johnson, notre opérateur de VBD(L)), le peloton se la coule douce au bivouac. Seuls les appels occasionnels de personnes frappées de panique, en provenance du champ de tir extirpent le cplc Meaden, notre techinicien supérieur d'armement, de sa rêverie concernant son futur voyage de "chasse au logement." Pour tuer le temps entre deux réparations ou deux dépannages (c'est dire le peu de temps libre!), il y a toujours les concours de moustaches, la construction de douches et les réparations à faire sur le câblage des VLMR (Le câblage a dû être mal fait chez Bombardier . . .). Évidemment, les petits "réunions improvisées" sont toujours les bienvenues.

À mesure que nous nous préparons en vue des exercices et des défis les plus importants, ceux des deux dernières semaines de RV 89, nous pouvons être fiers du professionnalisme dont nous faisons preuve au cours de nos tâches, grosses ou petites. Nous pouvons aussi être fiers du 45e anniversaire de notre service, anniversaire que nous avons d'ailleurs joyeusement célébré au lac Gatt. Bientôt, nous serons de retour à la maison, avec de bons souvenirs, après avoir rencontré ou revu des personnes fort sympathiques.

ARTE ET MARTE

Le capt C.D. McLean
"Boomer"

# 5 GBC

## La section G4 Maint va sous terre

Lors de l'Ex de Bde Réaction Brave qui a eu lieu dans le cadre de Rendez-Vous 89, nos membre de la section G4 Maint ont eu l'occasion de mettre à l'épreuve l'abri souterrain "MEXE".

Cet abri creusé consiste en une solide armature de métal recouverte de feuilles de plastique flexible renforcées. Plusieurs pieds de terre recouvrent ensuite cette structure. Le camouflage est complété à l'aide d'éléments naturels trouvés sur place.

Chaque cellule du QG a eu droit à son abri, et chacune était reliée aux autres par un ensemble de corridors ou de tranchées ouvertes. Le tout créait un labyrinthe assez complexe qui n'était pas sans rappeler les anciennes catacombes romaines, en moins étendu toutefois. Nous avions l'éclairage électrique et nos moyens de communication normaux avaient été installés. Si quelqu'un regardait du haut des airs ou de l'extérieur, rien n'indiquait qu'un QG complet travaillait à cet endroit. Nos visiteurs, parfois à quelques mètres de l'abri, devaient s'informer quant à son emplacement.

Nos opérations se sont déroulées normalement et nous avons pu apprécier particulièrement la quiétude de l'endroit. En effet, sous terre, tous les sons étaient amortis, ce qui nous donnait un peu l'impression de vivre dans un univers différent. Les claustrophobes devront toutefois s'abstenir car l'espace restreint et une aération quelque peu déficiente augmentaient la sensation d'étouffement que l'on ressentait en entrant dans l'abri. L'humidité de notre monde souterrain était aussi un autre facteur déplaisant que nous avons du supporter. Ces quelques inconvénients seraient vite oubliés en cas de conflit du fait que nous serions à l'abri des tirs et des balles ennemies.

Somme toute, nous avons vécu une expérience positive et nos membres sont fiers d'avoir pu y apporter leur modeste contribution.

Adj J.G. Côté
G4 Maint 4 QG 5GBC
FC Valcartier




*Le BGén P.G. Addy et l'Adjuc G.L. Trinque présentent fièrement le nouveau drapeau du 5e GBC. Le drapeau du 5e GBC a été hissé pour la première fois le 24 avril 1989 ici, à Wainwright, lors de l'exercice "RENDEZ-VOUS 89".*

# Section GEM au QGET 5 GBC

Les membres du GEM du QGET vous saluent directement de la base de Wainwright, Alberta. Je profite de ces quelques lignes pour vous parler un peu du travail que nous avons à exécuter comme membre du GEM au sein du QGET

Deux mots peuvent très bien résumer le travail que nous accomplissons ici: diversité et originalité. J'espère que vous allez comprendre pourquoi j'ai choisi ces deux mots.

Diversité : au Q.G.E.T. nous avons divers véhicules dont plusieurs sont propres à notre unité, par exemple, centre de message, brouilleur de fréquences, centre de transmissions de la brigade et je pourrais en nommer encore . . . tous ces véhicules offrent différents services aux autres unités de la brigade, spécialement au cours des manoeuvres. Ces équipements sont tous considérés comme prioritaires. C'est un peu la raison pourquoi nos techniciens vous parlent comme s'ils venaient d'une autre planète en mentionnant un problème qu'ils ont vécu à bord de tel ou tel véhicule. Ceux qui ont eu l'occasion de passer par le QGET me comprendront facilement, j'en suis certain.

Originalité : deuxième grand mot. Saviez-vous que nous sommes la seule unité à Valcartier à avoir certains véhicules très particuliers, par exemple, un VLMR avec remorque pour le général commandant, un VBP avec 5 antennes, un M113 à lame de bouteur, un centre de message, un véhicule servant de centre d'ordinateur à la brigade. Donc, vous pouvez vous imaginer que nos techniciens doivent être très flexibles pour réparer ces différents types de véhicules qui doivent être opérationnels 24 heures sur 24. Même si nos gars du GEM ne sont pas reconnus comme spécialistes, nous nous devons de les appeler "Super Techs" parce qu'ils réparent toutes ces pièces d'équipement avec beaucoup de professionnalisme. Il y a aussi notre armurier qui peut vous dire que la seule .50 à l'unité, c'est lui qui la répare. Il est aussi le seul armurier qualifié comme chauffeur d'ambulance et chauffeur de l'OC de la troupe de soutien. Le Cpl Belzile peut dire qu'il connaît très bien la base de Wainwright et ses environs. Maintenant parlons un peu de notre technicien en conduite du tir ou devrais-je dire le spécialiste en génératrices de 5, 10 et 25 kW. Demandez-lui de vous parler de ses nombreux voyages pour réparer la fameuse 24 kW civile. Il saura sûrement vous compter plusieurs anecdotes. Le Cpl Moutier nous dit qu'il va se souvenir longtemps de l'exercice R.V. 89. J'oubliais, en parlant d'originalité, je voudrais vous dire que nous avons au QGET les seuls 5/4 tonne qui sont aussi appelés par nos gars, les "TTB" à roues, vous avez deviné je parle des 5/4 de la troupe des lignes. Ces véhicules qui doivent souvent passer dans des endroits que nous ne pouvons appeler routes. Si vous voyez un peu ce que je veux dire. C'est pour cette raison que les gars du GEM nomment ces véhicules "TTB" à roues. La charge de travail nécessaire pour garder ces "TTB" à roues opérationnels peut souvent être très exigente pour nos techniciens. Ces véhicules sont utilisés au maximum durant les exercices de brigade. Étendre plusieurs milles de lignes pour établir les communications à travers les bois et les tranchées nous apporte souvent de belles surprises. Il est souvent assez extraordinaire de voir les bris rapportés sur les "TTB" à roues de la troupe des lignes.

Maintenant je vais vous parler des membres du GEM au Q.G.E.T. Nous retrouvons aussi de l'originalité au sein de notre section. Lorsque vous téléphonez chez nous, assurez-vous de connaître les trois derniers numéros de la personne à qui vous voulez parler parce que nous comptons deux "Gagné", deux "Gaudreault", deux "Talbot". Cela peut être assez étonnant de parler à la mauvaise personne, n'est-ce pas? Nous sommes seize en tout, un armurier, deux techniciens en conduite du tir, dont un qui sert présentement en Namibie avec les Nations Unies. Nous avons aussi un technicien des matériaux, le Cpl Cousineau, assez spécial comme membre de notre section. Les douze autres membres de notre section sont des techniciens de véhicules (411). Nous sommes aussi soutenu par un Cpl de l'infanterie qui sert de magasinier en garnison seulement, soit le Cpl Noël. Celui-ci devient chauffeur de l'ambulance durant les manoeuvres.

Au cours de l'été nous verrons quelques changements dans notre section; l'adjudant Ouellette est muté en Allemagne pour un deuxième tour de service. Il y aura aussi le départ de notre armurier le Cpl Belzile, qui va sûrement profiter de sa mutation avec l'artillerie en Europe. Nous profitons de cette occasion pour leur souhaiter à tous les deux ainsi qu'à leur famille respective un excellent séjour en Europe.

Maintenant, vous comprendrez sûrement mieux les membres du QGET lorsqu'ils vous parleront de diversité et d'originalité au sein de notre unité. C'est une expérience très enrichissante que d'être muté au QGET, à Valcartier, pour une période donnée durant une carrière florissante comme membre du GEM.

Sur ces quelques lignes qui, j'espère vous feront mieux connaître notre travail, je vous souhaite à tous de pouvoir un jour, vivre l'expérience que nous vivons comme membres du GEM, au quartier général et escadron des transmissions de la base de Valcartier.

ARTE ET MARTE
Sgt Vallières

# *Rendez-vous 89 à Wainwright en Alberta*
# Second bataillon du Royal Canadian Regiment en campagne

Le peloton de maintenance se compose de 32 personnes, dont les grades vont de soldat à capitaine; le capitaine Lemieux est l'officier de maintenance. De nombreux métiers du Génie électrique et mécanique sont représentés.

L'entretien du matériel d'un bataillon d'infanterie exige souvent que nous travaillions dans des conditions extrêmes.

Les techniciens sont rompus aux exercices et, souvent, les tâches à effectuer font ressortir les vraies capacités du peloton. Qu'il s'agisse d'un technicien 411, 441, 432 ou 421, le travail est toujours fait avec le plus grand soin, quelles que soient les difficultés, et le personnel en tire une grande fierté.

Pour un technicien de véhicules, l'idéal est de manier des clés jour et nuit, mais les choses ne se passent pas toujours ainsi; il y a toutes sortes de travaux à effectuer. Dans bien des cas, il est tout aussi important d'assurer le soutien de l'unité de toutes les façons possibles que de remettre un véhicule en état.

Une des responsabilités du technicien 411 est de réparer des véhicules en ambiance nucléaire ou chimique. Le caporal-chef Milberry et le caporal Lejeune montrent leur compétence en réparant le circuit d'allumage d'un véhicule Iltis en ambiance chimique. Dans de pareilles conditions, il faut souvent deux fois plus de temps pour effectuer le travail. Comme les techniciens doivent porter un équipement protecteur (gants, bottes, masque, etc.), il est plus difficile de manier les outils; de plus, le masque réduisant le champ de vision, il faut un surcroît d'attention.

Bien que ces techniciens de véhicules soient sous forte pression et, il faut bien le dire, engoncés dans des tenues peu confortables, ils sont pleinement conscients de l'importance de remettre les véhicules en état.

La récupération est un de ces travaux qu'il ne faut pas prendre à la légère. C'est un aspect important du travail des techniciens 411; sans récupération, il serait presque impossible d'assurer le soutien de l'unité. Quand une équipe de récupération est appelée, ses membres doivent effectuer de nombreuses tâches. L'horaire de travail de ces équipes est extrêmement souple; la récupération est une opération qui peut exiger des heures, voire des jours.

Un des nombreux exercices prévus au cours de Rendez-vous 89 était la protection d'un pont (Battle Bridge). À cet exercice prenait part la compagnie Gulf du second bataillon du Royal Canadian Regiment, compagnie comptant cent hommes qui s'étaient retranchés de part et d'autre du pont. Leur mission était d'assurer la sécurité des troupes amies empruntant ce pont au cours de leur retrait; il s'agissait d'une mission de quarante-huit heures. Le soutien de la compagnie était assuré par Roméo 88, un véhicule de récupération de type M816. Les caporaux Crowell et West devaient enlever du pont tout véhicule en panne susceptible de retarder le retrait des troupes amies. Les services du matériel de récupération ont aussi leur place dans les cas de franchissement d'un champ de mines ou du guéage des TTB.

Le caporel-chef
R. Milberry
Section des véhicules à roues

## Section du matériel auxiliaire du second bataillon du Royal Canadian Regiment



*Comme le montre cette photo, un exercice de dégagement d'un pont est une opération d'envergure. Au cours de Rendez-vous 89, cet exercice particulier a exigé 150 soldats :infanterie, sapeurs, escadrons d'hélicoptères et un véhicule de récupération du second bataillon, peloton de maintenance du Royal Canadian Regiment. L'opération a duré 48 heures en tout et elle fut un succès total.*




*L'utilisation d'une dépanneuse devient un travail d'équipe lorsqu'il faut laisser filer le câble. Pour faire le travail en toute sécurité, il faut une parfaite synchronisation. Le caporal West montre qu'il fait confiance à celui qui actionne le matériel de la plage arrière.*



*Le caporal-chef Milberry et le caporal Lejeune réparent le circuit électrique d'un véhicule Iltis en ambiance nucléaire, biologique et chimique (GNBC).*

La section du matériel auxiliaire du second bataillon du Royal Canadian Regiment se compose du technicien d'armement 421 et du technicien de conduite du tir 432, d'un sergent d'armement ainsi que d'un caporal-chef des systèmes de conduite du tir qui assurent à eux deux le commandement de la section, laquelle compte aussi trois caporaux ou soldats affectés à l'armement (2) et aux systèmes de conduite du tir (1).

Le technicien d'armement, évidemment, voit au bon fonctionnement des armes auxquelles tout fantassin du Royal Canadian Regiment tient comme à la prunelle de ses yeux. Ces armes vont des pistolets de 9 mm aux mitrailleuses de calibre 0.50, en passant par les mortiers de 60 et de 81 mm. Au bivouac, les techniciens d'armement sont aussi responsables des poêles et des appareils de chauffage Yukon. Il s'agit d'une lourde tâche, surtout si le poêle du cuisinier flanche ou si l'appareil de chauffage Yukon refuse de fonctionner par une de ces froides nuits des Prairies. Le travail n'est pas facile, mais on peut toujours se fier à la section d'armement.

On considère parfois les techniciens des systèmes de conduite du tir comme ceux qui n'ont rien à faire. Ils sont cependant responsables de l'entretien des lance-missiles TOW (missiles lancés par tube, à poursuite optique et filoguidés), y compris tous les accessoires optiques de visée; si une arme aussi complexe fonctionne mal, la réparation peut être fort ardue. Les techniciens des systèmes de conduite du tir ne volent cependant pas leur salaire au cours des exercices comme Rendez-vous 89. Transformés en électriciens et arrivant sur place avec le détachement avancé, ils doivent installer des milles de fil électrique et des centaines d'ampoules afin que tout soit prêt à l'arrivée du gros des troupes.

Naturellement, les plaintes arrivent rapidement : pas assez de lumière, pas assez de courant pour le téléviseur, etc. Ces problèmes sont habituellement vite réglés et on poursuit ensuite avec l'entretien normal du matériel. À la fin, tout le monde est content et tout marche rondement.

La section du matériel auxiliaire est petite, mais elle est essentielle au soutien, en compagne, du second bataillon du Royal Canadian Regiment.

ARTE ET MARTE

Le caporal-chef
T.B. Swanburg
Systèmes de conduite du tir

# Le Pon Maint 2 R22R


*Une équipe de maintenance affairée à la pose d'un radiateur sur un TTB.*

Comme dirait n'importe quel technicien, enfin, nous sommes en exercice! Les longues heures dans un garage bruyant, plein de gaz et toujours chaud, sont finies. Enfin en exercice, l'air pure, la belle température, et une vie beaucoup plus simple. La seule différence entre cette vie et de vraies vacances, c'est que le travail demeure.

Arrivant à RV 89 avec un taux de VHS presqu'à 20 %, le peloton maintient le parc de véhicules actuellement aux environs de 4 %. Ceci est un excellent succès pour une unité qui avait une moyenne de 40 % depuis l'exercice Maître Guerrier 88. A vrai dire, le mérite n'est pas tout à nous, car nous avons été bien soutenus durant cette dernière année. Un bon merci revient aux chauffeurs du Bataillon et au peloton de Transport qui nous prêtaient un coup de main chaque fois que nous nous trouvions à court de temps.

Le travail se fait très facilement ici à Wainwright. Dans ces belles conditions climatiques, les techniciens peuvent se concentrer complètement sur leurs tâches, sans tous les soucis quotidiens de la vie en garnison. Actuellement avec un taux de VHS très bas, nous prenons les devants. Nous effectuons les réparations mineures qui ordinairement attendraient au retour à Québec. Nous remettons en ordre notre équipement de peloton et nous nous préparons à l'exercice de division. À tout prendre, la vie est très belle ici à RV.

L'exercice de brigade "REACTION BRAVE" fut très calme. Juste quelques demandes de réparation et plusieurs de récupération sur la sacrée "Circle Route". Au fait, nous nous demandions justement pourquoi cette route porte ce nom, jusqu'à ce qu'un des clowns du peloton explique que c'est parce que "t'embarque sur cette route et tu vas nulle part anyway!" L'exercice finit et des leçons furent apprises, surtout pour nos armuriers. La prochaine fois, ils l'essayeront avant cette .50. Si seulement la température avait moins ressemblé à celle de Gagetown.

À venir, l'exercice de division "MAGNUM WARRIOR". La tâche du peloton : la préparation au combat. Une de nos fonctions rarement pratiquée, la préparation au combat est plus complexe que vous le croyez. Trop souvent à l'exercice, les utilisateurs sont si empressés de revoir leurs équipements en état opérationnel que la protection au cours d'une réparation sur place est négligée. Le transport d'un véhicule en panne jusqu'à une cache défendable sur le champ de bataille et l'affectation de sentinelle ne sont pas une priorité en temps de paix, mais en temps de guerre, ceci doit être fait. Nous venons à l'exercice pour nous exercer à la guerre et tout comme le transport et l'approvisionnement pratiquent leurs programmes points de livraison tactiques, la maintenance doit aussi se protéger dans l'exercice de son métier. Attention, les mécaniciens vont se prouver qu'ils sont de vrais "MAGNUM WARRIORS" au combat.

Par le Capt HPC Wubbolts
O Maint 2 R22R

Arte et Marte


*L'Adj Tremblay travaillant à préparer des compte-rendus de maintenance sur son ordinateur.*


*Le Cplc Beaudoin, le Sdt Ducharme et le Sdt Ratté effectuent une mise-au-point sur une arme lourde de calibre .50.*

# Le peloton de maintenance du 3e Bataillon du Royal 22e Régiment à RV 89

Lorsque vous lirez ces lignes, l'exercice RENDEZ-VOUS '89 ne sera qu'un souvenir pour un grande nombre de personnes. Comme la grande majorité des unités de l'Armée canadienne, le 3e Bataillon du Royal 22e Régiment s'est déployé à la BFC Wainwright pour conduire son entraînement.

En effet, c'était la première fois qu'un concept divisionnaire était réalisé. Pour nous, gens de la maintenance cela n'a pas trop changé notre train de vie. La seule différence se situait aux services de deuxième ligne. Ordinairement les services de deuxième ligne étaient assurés par le 5e Bataillon des Services du Canada, mais durant cet exercice le bataillon obtenait son soutien de la 5e Unité de soutien de brigade et du 125e Bataillon de maintenance.

Assez pour les préliminaires!!! RV 89 a commencé à Valcartier un bon mois avant le chargement des trains. L'inspection technique suivi du blitz où le peloton a travaillé d'arrache-pied pour mettre le parc de véhicules en bon état avant de partir. Tous les véhicules à part une ou deux exceptions ont fait le voyage vers l'ouest sans défaillance

Après quelques jours de congé bien mérité, les membres du peloton de maintenance se sont envolés vers un meilleur monde ... Wainwright. Les secteurs Peregrine 3 et 4 étaient alloués au 3e Bataillon. Avec l'espace qui était désigné pour le peloton, l'Adj Beaudoin n'a pas eu de problèmes à bien mettre sur pied une aire de travail et de repos qui faisait l'envie de plusieurs de nos confrères. Et pendant que le peloton et le bataillon s'installaient, le CplC Côté (TSCT de l'unité) assisté du Cpl Berthe et du Sdt MacDonald s'affairaient à installer le système électrique du bivouac. Les nuits froides de l'Alberta étaient tout un choc pour la plupart des membres du bataillon, cependant les efforts des Cpl St-Pierre et Lessard firent que la chaleur fut avec nous ...

Une fois le Bataillon arrivé, l'entraînement a tout de suite débuté. Le peloton de maintenance à mis sur pied une équipe de réparation rapide formée d'un membre de la section roue, le Cpl Lefebvre et d'un membre de la section chenillée, le Cpl Paquet. Cette équipe était déployée dans les lignes des compagnies le matin afin de corriger les fautes mineures des véhicules avant que ceux-ci partent pour l'entraînement journalier. Ce concept a été l'un des piliers du programme de maintenance du Bataillon car les fautes étaient rapportées et la grande majorité de l'équipement était remis en bon état sur-le-champ. Les véhicules nécessitant plus de travail étaient amenés dans le secteur de la maintenance pour y être réparés par, entre autres, le Cpl Mongrain et le Cpl Denand sous les yeux du chef de section, le CplC Poirier. Le technicien en matériel le Cpl Tremblay assisté du Cpl Roussi, détaché du peloton de transport du bataillon, de leur coté, fabriquaient les pièces requises au bon fonctionnement du bivouac et réparaient les carrosseries endomagées lors de l'entrainement. Le Sgt Giroux et sa section d'armuriers ont inspecté les armes avant les exercices de tir.

Nos EMR des compagnies d'infanterie, les Cpl Gagné et Gauvin de la compagnie A, les Cpl Paquet et Avoine de la compagnie B et les Cpl Royer et Sigouin de la compagnie C ont activement participé aux différents exercices de compagnie et de bataillon en se déployant sous le commandement de leur compagnie respective. Il ont eu la chance de faire partie d'une équipe de combat qui comportait des chars M1 américains. Je suis certain qu'il ont plusieurs histoires de guerre à nous raconter.

L'exercice de brigade a été une nouvelle expérience pour nous tous au peloton. En effet, c'était la première fois depuis quelques années que tout l'échelon se déployait en manoeuvre de concert avec le reste du bataillon. De plus, un exercice défensif était quelque chose de neuf pour plusieurs membres du peloton habitués au rythme des exercices offensifs du passé. L'exercice de brigade a débuté avec un mouvement routier de quelque 250 km. Le trajet a été parsemé de détours et de faux policiers militaires. La chasse aux faux policiers à rendu un certain officier de maintenance quelque peux paranoïaque. Je crois qu'il y a un PM à la brigade qui va se souvenir longtemps d'un certain "trail party" ... Certains sont revenus bredouille. En effet, les deux équipes de récupération formées du CplC Boudreau et du Cpl Lauzon dans la dépanneuse et de CplC Comtois et du Cpl Gauthier dans le VBD(L). De son côté, l'adjum Pelletier à combattu comme un valeureux guerrier la horde d'ennemis lors de l'attaque finale pendant que le Sgt Vaillancourt essayait de remettre sa tenue de GNBC. L'exercice de division a permis de déployer les échelons A1 et A2.

Il ne faut certainement pas oublier les efforts de notre section des pièces de rechange formée du CplC Simard et du Cpl Rivière ainsi que notre coordonnateur des pièces, le CplC Richard. Le CplC Richard a cependant dévelopée une allergie chronique à l'ordinateur du peloton. On doit aussi une fière chandelle à nos 22 du peloton, les Cpl Rousseau et Côté au comptoir à outil ainsi qu'au commis le Cpl Audet.

L'exercice RV 89 demeurera longtemps gravé dans la mémoire de nos soldats-techniciens.

JE ME SOUVIENS — ARTE ET MARTE

Capt D. Lincourt

# 12 RBC Tp de Maint

Le 12e RBC, étant une unité de combat majeure, emploie un grand nombre de techniciens des métiers 400.

D'année en année, nos techniciens se doivent de se maintenir à l'avant-garde de la nouvelle technologie. Cette situation demande une éducation plus poussée ainsi que des cours techniques avancés si l'on veut pouvoir mieux comprendre sa spécialité et conséquemment donner du meilleur service. La spécialisation permet ainsi aux techniciens d'accomplir un travail beaucoup plus efficace peu importe le métier.

Actuellement, le Régiment possède les ressources en techniciens suivantes : les techniciens de véhicules 411, les techniciens d'armement 421, les techniciens en système de conduite du tir 431 et 432. De plus, depuis quelques années, nous avons les techniciens du nouveau métier 441, qui comprend les domaines du soudeur, du machiniste et du finisseur.

Il est très important de noter que tout ce personnel technique représente un apport précieux au bon fonctionnement d'un régiment blindé.

Le maître technicien doit passer par différents stages d'entraînement dans son métier afin d'apprendre et de développer de bonnes méthodes de travail et de mettre à profit l'expérience acquise. Il doit, pour débuter, avoir déjà eu une base d'entraînement sur différents types d'équipement, afin de pouvoir obtenir la qualification 4. Celle-ci le rend admissible à une mutation dans une unité combattante.

De son côté, le travail du maître technicien du métier 411 au niveau de l'unité (véhicules) consiste à faire les modifications, les inspections et les réparations mécaniques de première ligne sur les types de véhicules tels les Cougars, Lynx, M113 et les véhicules à roues Iltis, 5/4 tonnes, VLMR et 5 tonnes.

De plus, il peut faire partie d'une équipe de réparation mobile en manoeuvres. Pour lui, ce genre de travail constitue un défi constant dans l'accomplissement de ses tâches journalières. Il se doit d'être très flexible à tout moment.

Quant au maître technicien d'armement 421, ses tâches en première ligne consistent à conserver au à ne pas conserver les armes, à les réparer ainsi qu'à faire l'inspection et la réparation des poêles et lanternes. Lorsqu'il est muté à une unité de combat, il peut être aussi employé dans une équipe de réparation mobile.

Pour ce qui est du technicien 431/432, il doit être en mesure d'inspecter, de vérifier et de réparer différents types de génératrices. Il est également chargé d'effectuer les installations électriques du bivouac, d'inspecter les appareils de pointage des armes et les mécanismes de pointage en direction des véhicules Cougars. Il est à souligner que les techniciens en système de conduite du tir 432 deviennent des spécialistes lorsqu'ils sont qualifiés au niveau 5A.

Les techniciens du métier 441 au niveau de l'unité sont employés à faire de la soudure MIG et TIG et des modifications aux véhicules blindés. De plus, ils sont en mesure d'accomplir différents travaux de machiniste et de finisseur. L'aspect finisseur consiste en la réparation de tentes, de bâches de tout genre de véhicules ainsi que de toute autre matière de textile servant à protéger l'équipement des véhicules blindés.

J'espère que ce bref tour d'horizon vous aura permis de connaître davantage les fonctions majeures des artisans des métiers 400 employés au sein d'un régiment blindé.

Le Capt Mike Hutchison
O Maint 12e RBC

# La troupe de maintenance du 5e RALC à RV 89

Sur ce terrain sacré des bisons se retrouve, encore une fois, la troupe de maintenance du 5e RALC, avec ses 38 "artisans", ayant pour but principal de s'initier à un nouveau concept divisionnaire.

L'une des questions les plus populaires, en rapport avec ce nouveau concept, fut sans aucun doute de savoir si ce nouveau concept entraînera des changements quelconques dans nos opérations du GEM, dans l'entraînement et dans l'entretien à notre niveau. C'est ce dont nous nous entretiendrons dans les quelques paragraphes qui suivent.

**Organisation de la troupe**

Premièrement, l'organisation de la troupe de maintenance, à l'exercice, est une organisation décentralisée, où 4 Tech Véh et 2 Tech Armement sont détachés à chacune des 3 batteries d'obusiers. Par contre, les services de TCT et de soudure sont centralisés à cause du nombre réduit de techniciens.

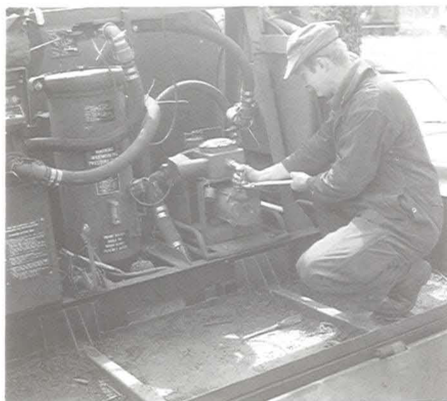
Une des particularités de la troupe de maintenance qui explique aussi ses succès, auprès du 5e GBC, est sa section permanente d'inspection. Celle-ci permet à l'unité de maintenir son parc de véhicles "en bonne santé" et toujours opérationnel. Au bivouac, la section continue ses inspections préventives et, à l'exercice, elle est utilisé comme EMR supplémentaire, toujours prête à soutenir la batterie qui en aura besoin.



*Le CPL JFA Dubé, Tech Véh, 5e RALC, terminant la récupération d'un 5/4T, avec sa remorque 5T.*



*Le Col-Cmdt du GEM, Col Svab, discutant avec le Sgt JRC Couture, Tech Veh, lors de sa visite à la troupe de maintenance du 5e RALC. À l'arrière plan, le Capt JEA Goudreau, O Maint, semble grandement apprécier les mots d'encouragement du Col-Cmdt.*



*Le CPLC JGR Vézina, Tech Véh, 5e RALC, réparant le système de pompe à essence sur un véh PUD.*

**Entretien de la 1re ligne**

Ce nouveau concept ne comporte pas tellement de changements, au niveau des services de première ligne. Par contre, il en entraîne plusieurs dans notre relation avec les éléments de soutien divisionnaires. En tant que membres des troupes divisionnaires, avec n'importe quel élément de soutien de brigade, cette relation fut quelque peu plus ardue, au début.

**Opérations du GEM**

L'un des concepts d'opération de la Maintenance est l'utilisation d'un point de rassemblement du matériel (PRM), pour faciliter l'évacuation des véhicules à roues non prioritaires qui nécessitent des réparations de deuxième ligne.

Lors de RV89, ce concept d'opération fut appliqué, contrairement à ce qui se faisait dans le passé. Son utilisation s'est avéré être une expérience positive puisqu'il permit aux éléments de récupération de 1re ligne d'être plus efficaces et disponibles pour leurs fonctions, vu la proximité du PRM. De plus, son utilisation s'est avérée être, pour la division, une nécessisté afin de réduire les longs déplacements inutiles et la circulation intense.

Un autre concept semblable qui fut mis à l'essai est celui de l'utilisation du point de livraison (PL) pour l'acheminement du matériel (autre que les véhicules) nécessitant des réparations de 2e ligne. Cette expérience s'est avérée beaucoup moins positive, étant donné les hauts risques d'erreurs dans la manipulation de l'équipement et des documents relatifs à celui-ci. Ceux-ci sont très susceptibles d'être perdus au cours des nombreuses transactions, soit entre la troupe de Maint et la Son de Trsp, la Son de Trsp (par l'intermédiaire du PL) et le Bon de Trsp, le Bon de Trsp et le Bon de Maint.

**L'artisan à l'entraînement**

Pour ce qui est de l'entraînement, nos artisans ont pu profiter d'un entraînement individuel et collectif adéquat.

Au niveau de l'entraînement individuel, ils ont participé à la compétition du Général Walter, soit la marche du 2 × 16 km, et aux qualifications de tir d'armes personnelles.

De plus, au niveau de l'entraînement collectif, nos artisans ont participé à des exercices de batteries (tir réel et tir sans munitions) et à l'exercice du CAD et de la Brigade.

**L'artisan et ses activités sociales et récréatives**

Durant notre séjour à RV89, les artisans de la Brigade d'artillerie ont eu l'honneur d'accueillir le Col Cmdt de la branche du GEM, le Col Svab. Sa présence a su réanimer notre fierté d'appartenir à la branche; nous étions fiers de montrer à nos amis, les artilleurs, qu'ils n'étaient pas les seuls à avoir un Col-Cmdt.

A mi-chemin dans l'exercice, après avoir fait de l'excellent travail, nos joyeux Artisans ont plié bagages pour se rendre en "R&R" à Edmonton. Après avoir vu les mille et unes attractions du célèbre "WEST EDMONTON MALL" et après s'être essouflés dans les glissades d'eau diaboliques du "WaterPark", ceux-ci sont rentrés heureux et pleinement rassasiés de leur 48 heures.

De plus, en cette journée ensoleillée du 15 mai, nos laborieux artisans ont eu l'occasion de célébrer le 45e Anniversaire de la branche du GEM. Ce fut une occasion magnifique, pour les membres de la grande famille du GEM de la division, de faire des échanges d'idées, de retrouver les vieilles connaissances et de fêter.

Pour terminer, l'Exercice RV89 a été pour tous les ARTISANS, y compris les officiers, une période d'apprentissage et d'essais et aussi un moment unique, pour tous les membres du GEM, pour se réunir et vivre un nouveau concept de soutien divisionnaire.

ARTE ET MARTE!

# Div Artil

## Brigade d'artillerie divisionnaire

*Dieu Merci! Dieu Merci! Voici l'artillerie*

Que ferions-nous sans artillerie? Pour beaucoup de personnes participant à l'exercice RV 89, le concept de l'artillerie divisionnaire était nouveau, mais pour l'artillerie, le rêve devenait réalité. Suivant ce concept, les régiments d'artillerie de chaque brigade, ainsi que des unités supplémentaires, ont été placés sous les ordres du CAD (Commandant de l'artillerie divisionnaire), le col T.J. Guiler. Au cours de l'exercice RV 89, les unités suivantes ont constitué la brigade d'artillerie divisionnaire :

2e RCHA, de Petawawa (Ontario),
3e RCHA, de Shilo (Manitoba),
5e RALC, de Valcartier (Québec),
119e bie AA, de Chatham (Nouveau-Brunswick),
5/62 ADA (US), de Fort Bliss,
C Bty 1/77 F.A. (US), de Fort Knox.

Toutes ces unités constituant une seule et même brigade, cela aurait pu signifier le chaos pour les sections de maintenance, mais il n'en a pas été ainsi. Le parc de véhicules de l'artillerie divisionnaire était le troisième en importance au cours de RV 89; il comportait plus de 580 véhicules chenillés et à roues, y compris les systèmes d'armes.

Pour la plupart des gens, l'entretien d'un pareil nombre de véhicules peut paraître impossible, mais pour le personnel des sections de maintenance, il s'agissait simplement d'une autre journée de travail. Les réparations ont commencé dès que les véhicules touchèrent le sol et elles se poursuivirent jusqu'à ce qu'ils prennent place sur les wagons à la fin de l'exercice. Évidemment, quelques minutes furent réservées aux célébrations du jour du GÉM.

Les sections de maintenance du premier échelon ont montré de quel bois elles se chauffaient. Après un nombre incalculable d'appels du genre "Au secours, RCEME!", les gars de l'artillerie ne pouvaient que rester béats d'admiration devant la compétence et l'efficacité de ces soldats. Qu'ils réparent ou qu'ils combattent, ces hommes ont ce qu'il faut. Que de chemin parcouru! On peut être fier de nous!

En terminant, j'aimerais mentionner que le travail envoyé aux services du 2e échelon par le 125e Bon de maintenance a été fait impeccablement. Les hommes ont travailé pendant de longues heures pour que la brigade puisse jouer son rôle; un grand merci, donc, au personnel d'entretien du 2e échelon du 125e Bon de maintenance, de la part de tout le personnel de maintenance de la brigade d'artillerie divisionnaire. D'ici à notre prochaine rencontre, soyez prudents et . . . bonnes réparations!

ARTE ET MARTE
Le lt R.D. Hardwick
Maint G-4, Artil div

# 2 RCHA

## Pon de maintenance

La section de maintenance du 2e RCHA est commandée par le capt "Gee" McGee qui, venant de Gagetown, s'est joint à nous en août 1988; il a passé la période des Fêtes avec nous avant de commencer, en janvier 1989, un cours d'officier d'état-major. Il nous a beaucoup manqué au cours de RV 89 car il était un élément important des troupes de maintenance. En l'absence du capt McGee, l'adjum J.P. Perry remplit, entre autres, par intérim, les fonctions de TEC adj/ET/SMB et il effectue aussi tout travail qu'on lui demande. Il a trouvé cela intéressant et motivant et, pour lui, l'exercice RV 89 fut des plus captivants.

En matière de maintenance, nous faisons partie d'un système décentralisé, en ce sens que nos techniciens du GÉM sont affectés à quatre batteries différentes (D, E, F et commandement et services); ces batteries requièrent les services de TSCT, de TEC A, de TEC V, de TEC MAT et de RADIOTEC, encore que ces derniers sont actuellement affectés aux Transmissions.

L'adj Davydiuk est l'officier de contrôle du régiment. Il est très actif dans le domaine du LOMMIS et il connaît très bien le fameux système manuel de gestion de la maintenance dont tout le monde parle. L'adjum Perry et lui ont passé beaucoup de temps à assurer la liaison avec le 125e Bon de maintenance en vue d'organiser les réparations au 2e échelon pour le régiment. L'organisation peut paraître compliquée, mais elle a été très efficace pour le régiment. Nos camarades techniciens n'ont rien négligé pour mettre ces services sur pied.

## TEC A (421)

La section d'armement du 2e RCHA s'est rendue à Wainwright, dans le cadre de RV 89, le 24 avril 1989. Une fois nos condominiums modulaires bien installés, les techniciens d'armement se sont affairés à préparer les pièces en vue d'un tir réel. Ce travail comprenait les vérifications avant le tir et l'entretien préventif de l'obusier C1 de 105 mm et de l'obusier démontable L5.

La section d'armement du régiment fait partie de l'organisation décentralisée de maintenance. Cela signifie que nos techniciens d'armement sont directement rattachés à une batterie (Bie) et qu'ils sont sous la supervision directe du sgt commandant la batterie. Compte tenu du rôle de notre régiment au sein de la FOS, cela est nécessaire puisque la batterie D relève de l'AMF(L) tandis que la batterie E (Para) relève du groupe de combat aéroporté. Cela signifie aussi que ces techniciens d'armement peuvent être dispersés aux quatre coins de la terre n'importe quand.

Maintenant que nous savons comment fonctionne notre organisation, abordons le travail de ces "débouche-canons" avec

les batteries auxquelles ils sont affectés. Celui qui fait la pluie et le beau temps à la batterie de commandement et de services est l'adj Dennis Davydiuk. Il gave le personnel de bons de travail, de façon que nous puissions tenir bien occupés les camarades du 2[e] échelon, surtout en ce qui concerne l'obusier démontable L5 (le "canon à spaghetti"). Il fait aussi office de coiffeur quand il n'est pas occupé à insérer les fiches de temps dans la mémoire de l'ordinateur du système manuel de gestion de la maintenance.

Au cours de l'exercice RV 89, l'adjoint responsable de l'atelier d'armement est le sgt Bob Merasty. Il fait la patrouille quotidienne des poêles et il s'assure que les remorques-cuisines servent bien à préparer la bouffe, comme il se doit. Exception faite de ce travail fastidieux, il est aussi tout disposé à fournir, gratuitement s'il vous plaît, des conseils techniques aux techniciens de batteries, si le besoin s'en fait sentir. Un de spécialistes nouvellement arrivés pour aider le sgt Merasty est Shawn Doucette. Ce dernier en est à sa première expérience en campagne, une première expérience qui lui a d'ailleurs "ouvert les yeux". Il s'est joint à nous avec un peu de retard car il devait d'abord installer sa famille dans un des logements familiaux. Cependant, depuis son arrivée, son apprentissage a commencé par de nombreuses tâches. Son aide a été précieuse dans le cas des poêles à gaz M2 et il a apporté un solide coup de main au cours de travaux sur le matériel auxiliaire. Pendant l'exercice RV 89, son autre fonction est de graver les numéros de série sur toutes les culasses des fusils C7 de la batterie de commandement et des services. S'il vous arrivait de remarquer un tremblement de son bras droit, ne vous inquiétez pas . . ., il s'agit d'un symptôme normal après une surdose de crayon à graver. L'artisan Doucette peut également concocter du café "a haut indice d'octane", même si les flammes des deux brûleurs du poêle Coleman sont un peu hautes. Pas vrai, Doucette? Enfin, la leçon a porté et l'artisan Doucette pourra mettre à l'épreuve sa formation militaire au cours de l'exercice divisionnaire prévu pour bientôt.

Passons maintenant à l'artisan Marty Bélanger, qui se donne corps et âme pour la batterie D de l'AMF(L). Au cours de l'exercice RV 89, Marty a pu planifier son calendrier de travail afin de satisfaire aux exigences de la batterie. Ayant obtennu récemment le TQ 4, il n'a pas eu beaucoup de difficulté à entretenir l'armement, soit les obusiers C1 de 105 mm.

Les pièces étaient toujours en état et le "silence", tant redouté au cours d'un tir réel, ne s'est jamais produit. En plus d'assurer la maintenance des pièces qui lui ont été confiées, il a été chargé de la formation de huit (8) techniciens d'armement TQ 3 provenant du 125[e] Bon svc. Là encore, il s'acquitta de sa tâche avec professionnalisme et les stagiaires disposent maintenant de connaissances précieuses et d'une bonne expérience pratique. Au cours d'une compétition, tenu à Suffield en Alberta, et visant à mettre à l'épreuve les qualités militaires, il a encore fait montre de remarquables qualités. Il faisait alors partie de l'équipe BHQ qui se composaient des éléments de soutien au sein de la batterie. L'équipe s'est d'ailleurs bien classée par rapport aux normes régimentaires. Au cours de cet exercice, l'artisan Bélanger a montré les qualités que l'on attend d'un artisan et ses efforts sont grandement appréciés au sein de son organisation de maintenance.

Voyons maintenant le cas d'un autre technicien d'armement, le cplc Andy Degeer. Il est affecté à la batterie E (Para) équipée d'obusiers démontables L5, qu'ils aiment tant. Ces obusiers n'ont maintenant plus de secrets pour Andy. Il a même pu réduire le nombre de douches de liquide hydraulique au cours des travaux sur les éléments supérieurs et inférieurs du frein de tir. En fait, il a réussi à s'écarter et à laisser l'artisan Gerry St. Louis, son bras droit, recevoir sa juste quantité de liquide hydraulique. L'apprentissage de Gerry est maintenant bien entamé et RV 89 lui a permis d'accroître son expérience. Il a aussi participé à la compétition, tenue à Suffield en Alberta, et visant à mettre à l'épreuve les qualités militaires; il s'est d'ailleurs très bien classé, mais il aurait pu être excellent s'il n'avait pas malencontreusement oublié de fermer le couvercle de la fenêtre d'éjection de la mitrailleuse légère C9. Tss! Tss! Tss! Les obusiers démontables L5 exigeant un entretien constant, l'artisan Gerry St. Louis a clairement montré sa compétence en maintenant les pièces en état.

De plus, comme ces obusiers ont une prédilection pour les doigts, disons qu'ils n'ont pu s'emparer d'un seul de ceux de Gerry qui, dès la fin de RV 89, suivra son premier cours de parachutisme; nous lui souhaitons bonne chance à l'occasion de ce premier pas en vue de devenir parachutiste.

Le dernier, mais non le moindre, est le cplc Paul Klie qui est affecté à la batterie F (Fighting Fox). Il s'agit d'une petite organisation; aussi, une surcharge de travail est toujours possible. Le cplc Klie est aussi le chauffeur du capitaine de batterie (BK). Pour qu'un technicien d'armement puisse remplir toutes ces fonctions, il doit faire preuve de beaucoup de souplesse dans la planification de son travail, sans compter qu'il doit aussi donner un coup de main pour d'autres travaux étrangers à sa spécialité. Paul a réussi à maîtriser toutes les situations, de sorte que ses obusiers démontables L5 étaient toujours prêts à faire feu. Il faisait aussi partie de l'équipe BHQ au cours de la compétition tenue à Suffield et sa batterie a été victorieuse pour l'ensemble de la compétition. Bravo pour un travail bien fait durant RV 89 et bonne affectation en Allemagne avec les RCD l'été prochaine.

Comme vous pouvez le constater, les techniciens d'armement du 2[e] RCHA doivent faire preuve de beaucoup de souplesse, non seulement au sein du régiment, mais aussi au sein de la FOS. Les exercices comme RV 89 permettent à nos artisans de mettre en pratique leurs connaissances, ce qui en fait de meilleurs soldats. Ils constituent l'épine dorsale de notre service, aussi, comme superviseurs, nous devons les appuyer. Au cours de cet exercice, ils ont montré leurs qualités professionnelles et ils doivent être félicités.

ARTE ET MARTE

Le sgt B. Merasty

---

# Bie E (Para), 2e RCHA

La section de maintenance de la batterie E (Para) se compose de 5 techniciens de véhicules, de 2 techniciens d'armement et d'un radiotechnicien (exercices seulement). Au cours de RV 89, la section était dirigée fermement par le sgt W.D. (Spud) Howatt; son adjoint, le cplc Bruno Gagnon, commença RV 89 avec nous, mais dut retourner à Petawawa le 7 mai pour se préparer à sa nouvelle affectation, au Golan. Son départ fut célébré dans le respect des traditions du GÉM et nous lui avons souhaité un bon voyage; nous espérons toutefois qu'il n'a pas eu à souffrir du mal de l'air . . . Le gros du travail tomba alors sur le dos du cpl J.P. (Paul) Richard et de l'art M.R. (Mike) Anderson qui, tous deux, firent

preuve de beaucoup d'enthousiasme et firent tout pour que nos 30 véhicules soient toujours en état de rouler.

La section d'armement est dirigée par le cplc Andy Degeer et son adjoint, l'art G.P. (Gerry) St-Louis. Leur rôle quant à l'entretien des pièces d'artillerie est expliqué en détail dans l'article portant sur les "débouche-canons".

Durant l'exercice RV 89, la section de maintenance de la batterie aéroportée effectua de nombreuses heures de travail, sans oublier nos célèbres 1134, ces modifications, légères ou importantes, qui nous tombent toujours dessus juste avant un déploiement.

Du 13 au 19 mai, nous nous sommes déployés à Suffield pour un exercice régimentaire; le trajet fut extrêmement ennuyeux : seulement quatre filtres à carburant durent être remplacés.

En fin de compte, l'exercice RV 89 fut une expérience enrichissante pour les jeunes techniciens, qui ont ainsi appris qu'ils sont des soldats autant que des techniciens. Par ailleurs, leurs talents de sculpteurs de cannes se sont nettement améliorés.

De la part de la section de maintenance de la batterie aéroportée

ARTE ET MARTE et . . . amusez-vous bien!

# Portrait type d'un technicien — 3 RCHA

Pour le 3e RCHA, l'exercice RV 89 est le point culminant d'une longue et difficile année d'entraînement. Depuis le mois de septembre de l'an passé, les techniciens de la troupe chargée de l'entretien courant (LMT) du 3e RCHA ont vécu au rythme des exercices et des travaux de maintenance. (La satisfaction est garantie, mais le service ne se fait pas toujours avec le sourire). La LMT est diversifiée et elle compte 52 soldats de sept spécialités différentes. Les paragraphes suivants présentent quelques-uns de ces techniciens durs à la tâche, sans oublier leurs familles. Le lecteur pourra ainsi connaître les personnes qui font que le régiment peut se déplacer et combattre. Le cpl Randy Anketell est un TEC MAT de 32 ans, de Moncton, au Nouveau-Brunswick. Sa femme Jane et lui, ainsi que leur trois enfants, accompagnent le régiment depuis deux ans. En raison de la pénurie de techniciens 441, le cpl Anketell a été, au cours de la dernière année, le seul TEC MAT du 3e RCHA; il a d'ailleurs été très occupé à souder, à coudre et à peindre. Au jeu de fer à cheval, le cplc Garry Joe et lui ont battu à plate couture le sergent quartier-maître électricien et technicien Brian Daniels au cours de la réunion des hommes de la troupe; la précision des membres de l'équipe gagnante augmentait même à mesure que la nuit passait.

Le soldat Bruce Smith est un technicien d'armement (Terre) de 25 ans qui est arrivé à Shilo en provenance de l'ÉGÉMFC quelques jours avant le début de l'exercice RV 89; sa femme Kathy est restée à Prince Rupert, en C.-B. Le soldat Smith indique que ses meilleurs souvenirs de l'exercice RV 89 sont les célébrations soulignant le jour du GÉM, qui ont eu lieu le 15 mai; à cette occasion, il a pu revoir certains de ces anciens instructeurs et il a rencontré beaucoup d'autres techniciens d'armement (Terre) comme lui.

Le cpl André Bélanger, 27 ans, est un technicien de véhicules natif de Les Boules, près de Rimouski, au Québec. Sa femme, France Garneau, et lui accompagnent le 3e RCHA depuis 1984. Le cpl Bélanger et son adjoint, le cpl Mike Bell, ont passé la plus grande partie d'une journée à tuer le temps sur le bord de la route après que leur véhicule blindé de récupération M578 fût tombé en panne. Leur amour-propre en a alors pris un bon coup puisqu'ils avaient tous les deux clamé bien haut, en maintes occasions, qu'ils préféreraient marcher plutôt que d'être dépannés par quelqu'un d'autre.

D'autres personnes veillent aussi à l'entretien du matériel du régiment : commis, techniciens d'approvisionnement, radaristes et radiotechniciens. Le matelot-chef Ian Campbell est un technicien d'approvisionnement de 40 ans, originaire de Salmon Arm, en Colombie-Britannique. Pour lui, l'exercice RV 89 constituait une belle occasion de renouer avec d'anciens amis de tout le pays. L'adj Len Clarke est un radariste qui entame sa trentième année de service, la première hors de l'aviation. Inutile de dire que cette année fut des plus intéressante pour sa femme Sharon et lui. (Ne dit-on pas qu'on n'apprend pas à un vieux singe à faire des grimaces?). Il ne s'agit évidemment là que de quelques membres de l'équipe. J'espère que cet aperçu du professionnalisme et de la compétence de ces personnes leur vaudra un peu de considération, bien méritée. À ces personnes ainsi qu'à tous les membres du GÉM, y compris leurs familles et leurs amis, nous adressons nos félicitations pour leur excellent travail et nous souhaitons bonne chance.

ARTE ET MARTE



*Le Cpl Rock Bouchard dans la posture préférée d'un mécanicien.*



*Le Sdt Rob Myskiw avec un VLMR.*



*Le Cpl Bob Herrington se préparant à réparer un véhicule de 5/4 de tonne.*

# Div Génie

## Troupe de maintenance du 1er RGC à RV 89

### *"Pour 10 dollars par jour"*

Une fois encore, la troupe de maintenance du 1er RGC a été cordialement invitée à se joindre aux festivités qui avaient lieu à Wainwright. Avec une intense activité et apparemment peu de coordination, nous avons réussi un déploiement en trois phases qui nous a mené à RV 89.

La phase I consistait en l'envoi d'un sgt et de quatre cpl pour surveiller l'utilisation du matériel lourd utilisé pour les gros travaux de préparation des lieux du bivouac.

La phase II a commencé par le chargement du matériel sur les wagons; tout s'est passé en douceur. Ensuite, il y eut deux opérations de transport aérien, sans aucune anicroche.

La phase III comprenait le trajet routier; vingt véhicules se sont déplacés et là encore, il n'y eut aucun problème.

Le 23 avril 1989, la troupe de maintenance du 1er RGC était prête à la guerre; elle en voulait! La troupe se compose de l'officier de maintenance (Lt), d'un sergent quarter-maître électricien et technicien (Rom), d'un adjudant (Dad), d'un sergent (oncle Tony) et de 17 autres personnes. Au cours des exercices, la troupe de maintenance s'est scindée en trois échelons : A1, A2 et B. L'échelon A1 se composait du bureau de contrôle/PC (cpl) et de deux EMR légères, sans oublier une EMR avec véhicule chenillé, une EMR lourde et une dépanneuse. L'échelon A2 se composait de l'escadron d'administration, des services de réparation des petits moteurs, des TSCT, de l'EMR des armes, des services de soudage, de réparation des pneus et du comptoir à outils. L'échelon B est notre principale source de réapprovisionnement avec le QM de l'unité et notre principale voie d'approvisionnement en pièces de rechange.

L'établissement du camp exigea environ 3 1/2 jours, dont 2 1/2 pour l'installation et le raccordement des appareils indispensables à la "vie dans la nature" (magnétoscopes, chaînes stéréo, grille-pain, fours à micro-ondes, cafetières, jeux de fléchettes, éclairage, etc.). Une fois l'essentiel en place, il a fallu une journée pour installer le reste (petits moteurs, armes, bureau de contrôle, atelier de soudage et comptoir à outils). Ensuite, le travail a commencé. Comme la plus grande partie du matériel lourd est retournée à la division, la charge de travail s'est allégée un peu, mais cela a été compensé par la perte de cinq personnes qui s'occupaient de ce matériel.



*Le seul TEC MAT du 1er RGC, le cpl Grenier, à l'oeuvre dans la nature.*

Les quelques premiers jours de travail ont été particulièrement chargés, mais une fois la cadence atteinte, les choses allèrent rondement et tout baignait dans l'huile, au sein du régiment. Nos pièces de rechange nous étaient livrées par notre gentil bonhomme à la tête frisée et son sapeur de compagnon.

Comme nous vivons à l'ère des ordinateurs, nous disposons du nôtre, qui sert à la gestion du temps; la transition ne s'est pas faite aussi facilement que prévu, comme en témoigne le grand nombre de problèmes causés par les différents utilisateurs inexpérimentés qui travaillent au bureau de contrôle, et ce



*Un vrai mécanicien à l'oeuvre "Qu'est-ce que tu dis, Ben?"*




*Peloton de maintenance du 1er RGC prêt a l'action.*

partout au GÉM Le personnel du bureau de contrôle a même effacé toute la mémoire de l'ordinateur, mais par contre, le jeu de golf va mieux.

Puisque nous en sommes au golf, nous avons constaté un étrange phénomène. Si vous stationnez un véhicule de 1 1/4 tonne à moins de 400 mètres d'un terrain de golf, vous constaterez peu après qu'au moins une vitre est brisée. Notre SME en a fait l'expérience et il est maintenant beaucoup plus prudent.

Le 6 mai, trois membres de la troupe ont été invités à faire une démonstration de leurs talents de sapeurs au cours d'une compétition entre troupes du génie. Cette compétition comprenait la construction d'un pont moyen à poutres (MGB) à deux travées, la vérification de la compétence des sapeurs (remplissage de trous), la traversée d'un fossé antichar, la traversée d'une étendue d'eau en embarcations d'assaut, le tout agrémenté de beaucoup de course à pied. Les trois personnes pressenties ont décliné l'invitation et ont préféré s'en tenir aux événements associés au jour du GÉM.

Le 15 mai, nous avons pris part aux festivités ayant lieu au lac Gatt afin de souligner le jour du GÉM. De nombreuses compétitions sportives avaient lieu, mais si l'on en juge par le nombre de participants, le sport le plus couru était sans aucun doute la "levée du coude". Il s'agissait d'une occasion idéale pour se faire de nouveaux amis et pour revoir les anciens.

La plupart des soirées étaient plutôt calmes en raison d'un nombre presque nul du VHU, mais beaucoup de temps a été consacré au Z54. Chaque soir, la même question était posée : "Que faisons-nous ce soir?" au moment même où l'écho nous apportait le son mélodieux des cannettes sous pression que l'on ouvre. Les fléchettes avaient aussi notre faveur, d'autant plus que ce jeu n'exige pas trop d'effort. Le plus gros problème concernait le montage de la cible; en effet, celle-ci avait d'abord été placée au bout d'une tente modulaire. Hors, quand il ventait, il était très difficile de l'atteindre, sauf bien sûr, si vous étiez simultanément engagé dans une autre activité, plus spirituelle (ou serait-ce, plus "spiritueuse"?). Dans ce cas, la cible n'est pas plus facile à toucher, mais on ne s'en inquiète simplement pas.

Après une épuisante soirée passée à jouer aux fléchettes, le sac de couchage est le bienvenu, sauf si les lutins sont passés. Des roues de route et des galets-supports sont apparus mystérieusement au fond des sacs de couchage; certains on même dû dormir les pieds au dessus de la tête . . . Cependant, les lutins ont vite découvert qu'un monstre armé de ruban adhésif rôdait aux environs et qu'il avait l'habitude de bien enrubaner leurs sacs de couchage et d'en faire de petits paquets; là encore, le grade a ses avantages; en effet, plus le grade est élevé, plus le paquet est petit.

L'exercice RV 89 se terminant bientôt, la troupe de maintenance du 1er RGC a hâte de revenir au beau soleil de Chilliwack.

# 2e RGC (RV 89)

Rendez-vous 89 fut un exercice relativement court pour le 2e RGC. Deux vols ont été nécessaires pour déployer le gros de la troupe : un Hercule le 20 avril et un Boeing le 21, ces deux appareils décollant de Trenton. Le décollage de l'Hercule a été retardé de cinq heures, ce qui n'est pas si mal pour les "White Knucle Airlines". Le redéploiement s'est effectué très tôt le 1er et le 3 juin et, dans les deux cas, les appareils utilisés étaient des Boeing et les vols se faisaient d'Edmonton à Ottawa. En fin de compte, RV 89 se résume à six courtes semaines de "plaisir".

La troupe de maintenance a vécu dans le luxe, ce qui est normal pour le 2e RGC. Nous disposions de douches qui reléguaient au Moyen Âge celles de l'UMBB, nous jouissions du mess le plus complet de RV et toutes les tentes étaient équipées de planchers de bois avec tapis de coco, étaient chauffées et bien éclairées. Le 2e RGC mettait aussi à l'essai une tour d'éclairage "ultra-moderne" qui éclairait littéralement notre bivouac comme un terrain de baseball. Il faut cependant dire que nos techniciens se sont donné du mal. Ils ont construit un patio avec des meubles improvisés, ont souvent utilisé l'annexe de la tente à outils pour les "parties" et ont installé leur propre machine à laver. Par ailleurs, nous disposions du meilleur café du régiment. Nos gens ont pris le temps et n'ont rien négligé pour que notre séjour à RV 89 soit aussi plaisant que possible.

Pour le 2e RGC, RV 89 a représenté six semaines fort occupées. L'OC ordonna une période de préparation mentale de 24 heures afin que tous puissent se mettre dans un bon état d'esprit. Puis, après deux jours passées à des travaux de maintenance et de préparation, nous nous sommes déployés en vue d'un XEC de trois jours avec les sapeurs de la division. Pendant une semaine, au milieu de mai, nous avons fourni le soutien aux opérations des troupes en campagne, à Dundurn, en Saskatchewan. Nous avons terminé l'exercice RV 89 en participant à un XEC divisionnaire de 6 jours. Toutefois, en raison de la date hâtive de notre redéploiement, nous sommes restés à notre luxueux bivouac pendant toute la durée du XEC et nous avons commencé à lever le camp tout en continuant à fournir le soutien au régiment.




*À l'arrière (de gauche à droite) Sgt Adam, adjum Chadar, capt Gaudet et adj Piercy.*
*À l'avant (de gauche à droit). Cpl Daviau, cpl Monaghan, cpl Hussey, sap Haché, cpl Fortin, cpl Heimann, cpl Chan, cplc Brochu, cplc Wall, sap Roncetti, cpl Wood, cpl Bendick, cplc Wright, cpl Lafosse, cpl Rushton et cpl Martin.*
*Absent : Gpl Goslin.*

L'escadron d'appui du 2e RGC a été détaché à la formation appelée 6e RAG (Régiment d'appui du génie), et ce pour la durée de RV 89. Cela mettait en cause presque tout le matériel lourd du régiment ainsi que deux de nos EMR (cpl DAvian, Goslin, Heimann et Hussey). À cause de la forte sollicitation du matériel lourd, il n'y eut peu de temps pour procéder à son entretien; aussi, quand le matériel est revenu au 2e RGC, il avait grand besoin de soins attentionnés.

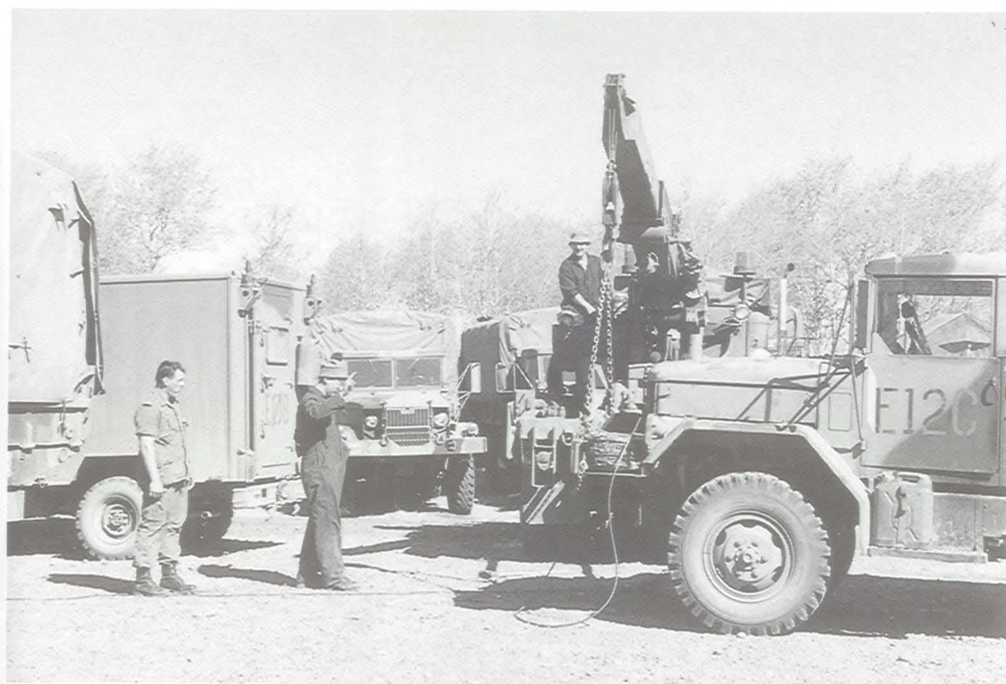



*Bureau de contrôle de la troupe de maintenance du 2e RGC : Le coeur de l'organisation.*

Pour la troupe de maintenance, il a certainement été payant de bien se préparer à RV 89. Il n'y a pas eu de temps mort au cours de notre déploiement et il ne s'est produit qu'un incident de peu d'importance au cours du déchargement du matériel des wagons (la pompe hydraulique d'un Kenworth de 10 tonnes rendit l'âme au cours du levage d'un conteneur). Pendant tout l'exercice, notre charge de travail a été moyenne et la mobilité du régiment a toujours été entière. Le seul problème important auquel nous avons dû faire face a été le bris de beaucoup de barres de torsion sur les VLMR, probablement en raison du transport par chemin de fer.

Une fois les pièces de rechange reçues, les VLMR ont été remis en état en un clin d'oeil. Il ne faut pas oublier

de mentionner que l'électrotechnicien a "défoncé" le moteur de son véhicule (EMR) au cours du voyage de retour de Dundurn. Nous avons envoyé la dépanneuse (trajet de six heures) et le camion a été envoyé au bataillon de maintenance où le moteur a été remplacé en 30 heures.



*Les gars travaillent dur . . . pour impressionner un sapeur admirateur.*


*À bon travail, bon party! Quelqu'un veut une bière . . .?*

L'exercice a été très profitable à la troupe de maintenance puisque six personnes sur vingt-et-une ont été promues. L'officier de maintenance a été promu au grade de capitaine le 1[er] mai (comme beaucoup d'autres lieutenants du PFOR ayant participé à RV), mais plus importantes sont les cinq autres promotions bien méritées. D'abord, le sgt Piercy devient adj, le cplc Adam devient sgt et les cpl Brochu, Wall et Wright deviennent tous cplc. Même le cpl Roy Fortin avait l'apparence d'un "vrai" soldat au cours de la revue. Hélas, ces promotions signifient la perte de beaucoup d'excellents mécaniciens au cours de cette PAA.

Une compétition CGD entre les quatres régiments du génie a eu lieu le 5 mai. La composition de l'équipe était très précise et deux mécaniciens en faisaient partie, les cpl Bendick et Chan; ils ont d'ailleurs fait leur part pour apporter les trophées aux 'Champions''. C'est du moins ainsi qu'on nous appelait après notre victoire.

Nous avons travaillé fort et nous avons aussi fêté avec enthousiasme, comme de vrais sapeurs. Louis Adam a montré à tout le monde comment boire beaucoup trop, s'amuser au maximum, jouer au soccer à l'intérieur et, le lendemain matin à 7 h 30, pouvoir entamer sa journée de travail. Le jour du GÉM, le 15 mai, a été l'occasion d'un gigantesque rassemblement de personnes venant de partout au pays. Tout s'est déroulé dans une atmosphère de franche camaraderie; inutile de mentionner que nous avons aussi eu quelques parties à l'occasion des promotions (il faut toutefois pouvoir s'en souvenit . . .).

Pour la troupe de maintenance et le 2[e] RGC, RV 89 fut un exercice court, mais agréable et couronné de succès. Nous étions en présence de nombreux techniciens hors pair, à un tel point qu'il est peu probable que parails techniciens soient égalés à l'avenir. Bien que chacun eût hâte de rentrer chez lui et de revoir sa famille, nous espérons que les exercices futurs présentent le même esprit de corps que celui qui régnait à RV 89.

ARTE ET MARTE.
Le capt B.E. Gaudet

# Tp de maint du 6e RAG — RV 89

Le moral est bon, le taux de VHS est faible et toutes les unités sont plus que satisfaites du soutien que nous leur fournissons. Le départ fut un peu lent; la température était inférieure au point de congélation et ce froid était accompagné de l'habituelle substance blanche, mais celle-ci disparut bientôt. Il était évident que la troupe de maintenance du 6e RAG était prête à remplir sa lourde tâche, à savoir soutenir le 1er RGC, le 2e RGC, le 5e RGC et le QG des sapeurs div, sans oublier le 22e esc de camp (unité de base).

Pour que la troupe de maintenance puisse bien jouer son rôle à RV 89, elle a reçu des renforts, dont une équipe de récupération lourde équipée d'un VBD Leopard "Taurus", immatriculé sous le no 046 et provenant de la compagnie de maintenance de la BFC Gagetown. L'équipage de ce véhicule se composait du chef de véhicule, le cplc Alexis David Doiron, et du conducteur/opérateur, le cpl Pierre "Pedro" Dionne.

Nous avons aussi reçu cinq EMR capables de réparer sur place tous les types de véhicules; ces EMR venaient du 1er RGC, du 2e RGC et du 5e RGC. Les deux équipes venant du 1er RGC se composaient du cpl John Robidoux et du cpl Dave Owen ainsi que du cpl Norm Lapointe et du cpl Gabe Aultman. Du 2e RGC venaient les cpl Tim Hussey et Pete Heimann ainsi que les cpl Chris "The Goose" Goslin et Ray Daviau. Enfin, le cpl Gilles St. Amant, dit "le grizzly barbu", et son camarade, le cpl Pierre Nadeau, venaient du 5e RGC.

À ces hommes, il faut ajouter ceux qui venaient de la troupe de maintenance du 22e esc de camp, soit l'électrotechnicien, le sgt Gord Russell, ainsi que le cplc Doug Ritcey et le sgt Bob Tyler qui se trouve aux commandes de la fourgonnette d'entretien (PC). Le cplc Wayne Waterman se trouve aussi dans le PC et il est très occupé à maîtriser l'art délicat de la gestion du papier. Il s'assure en fait que les très importants documents (1020, fiches de temps, etc.) sont remplis et traités à temps.



*Le Cplc Dorrin et le Cpl Dionne exécutant de la maintenance sur les chenilles du véhicule.*

Sur le terrain, la troupe de maintenance du 22e esc de camp, principale composante de la troupe de maintenance du 6e RAG, dispose également de quatre EMR de plus, dont trois équipées de véhicules à roues, et une, d'un véhicule chenillé équipé pour l'entretien des véhicules poseurs de ponts. Les EMR équipées de véhicules à roues se composent des cpl Stu Maksymnuk et Owen "Rummy" Rumbolt, des cpl Richard Couturier et Bernard St-Pierre ainsi que des cpl Louis Tabensky et Fabian Kenny. L'équipe disposant du véhicule chenillé se compose des cpl Darrell Gaudette et Ed Dumas. Au comptoir des pièces se trouve le cplc Alex Campbell, appelé de classe B rattaché à la troupe de maintenance du 22e esc de camp; il est constamment à la recherche de pièces et il abat de l'excellente besogne pour nous et pour toutes les unités qui font appel à ses services. Aux commandes de la dépanneuse se trouvent le cpl Al Aucoin et son camarade, le cpl Arnie Boss.




*Les Cpls Nadeau et St-Amant montrant leur création "soudée".*




*Les Cpls Dumas et Gaudette effectuant des réparations de véhicules 5 tonnes.*

La surveillance de cette incroyable équipe des meilleurs techniciens 411 du Canada est confiée au lt Smith, au PC du 22e esc de camp, et au capt McLean, au QG des sapeurs div. Ensemble, ces hommes constituent les différents rouages d'une machine parfaitement synchronisée et bien huilée et ils ont réglé problème sur problème. Il faut cependant mentionner que beaucoup des problèmes du début découlaient du fait que la formation était nouvellement constituée.

Tirons donc notre chapeau, pour tous ces hommes qui n'ont reculé devant aucun effort pour nous appuyer "sur le terrain" 24 heures sur 24.

"Qui veut la fin veut les moyens" dit le proverbe. Dans l'armée d'aujourd'hui, les cours de langue se révèlent utiles. J'ai ainsi l'occasion, ainsi que de nombreux autres, d'échanger et de mettre à profit ce que j'ai appris au sein de l'armée.

Sur le terrain, chacun apprend en commettant parfois des erreurs. Beaucoup aimeront se rappeler les amitiés qui sont nées ici, d'autres préféreront tout oublier.

Pour nous tenir occupés, nous consacrions nos temps libres à la sculpture sur bois (saule). Beaucoup se sont initiés à cet art et ont ensuite créé de véritables chefs-d'oeuvre allant des lampes aux insignes d'unités en passant par les cannes et tout ce que vous pouvez imaginer. J'ai moi-même consacré quelques heures à cet art et je suis resté surpris de mon talent, comme le montrent les photos.

À toutes les mamans, à tous les papas et à tous les enfants, nous disons : "Tout va bien sur le terrain" . . . et vous nous manquez tous. Les appels téléphoniques sont autant de sources d'encouragement à mesure que les semaines passent. Chacun sait, à la minute près, combien de temps il doit encore passer ici, y compris moi!

Ceux que nous aimons nous manquent beaucoup et, à mesure que j'écris ces lignes, les larmes me viennent aux yeux et ma gorge se serre, mais c'est la vie. Arte et Marte, It's life. Ci-dessous se trouvent quelques photos auxquelles je tiens parce qu'elles signifient beaucoup pour moi.

J'espère que vous aimerez ces photos autant que nous tous à RV 89; j'ai tenté d'y inclure tous ceux que nous aimons; s'il en manque, je vous présente mes excuses. Je souhaite aussi que vous prendrez autant de plaisir à lire cet article que j'en ai eu à le rédiger.

Respecteusement
Le cplc Alexis David Doiron
chef VBD 046, RV 89

# L'entretien du 5e RGC
## *X99, Y03, X03, Y12 . . . C'est nous!*

Depuis l'application de ces codes, qui équivalent à un travail bien précis, l'équipe des mécanos est plus productive que jamais, et pendant la durée de "RV 89" tout cela s'est encore plus concrétisé.

Avec un taux de véhicules hors service qui n'a pas dépassé 3% pendant tout l'exercice, nous nous sommes placés bon premier, et il y a même des rumeurs qui courent qu'au niveau de la division il en aille de même.

Eh bien oui, ce fût toute une expérience cet exercice, car pour plusieurs, c'était une première.

Naturellement, il y a eu tous ces petits et gros problèmes de dernières secondes, les véhicules en panne ou bien les génératrices ne fonctionnant plus, mais les équipes de professionnels n'ont pas froid aux yeux, et bien qu'il a fallu travailler le soir quelque fois, tout fût embarqué à temps pour Wainwright.

Notre garage, le PC, les toilettes, la douche, le camion de pièces, les tentes et quoi encore . . . Le tout fût opérationnel 2 jours après notre arrivée, et enfin la panique s'estompat.

Aussi n'était-il pas agréable le soir venu entre "CHUMS" de discuter en prenant une liqueur et en se détendant un peu, car les journées sont difficiles, et il fallait se coucher tôt pour entreprendre la suivante.

Il y a bien ces quelques exercices mineurs, où il a fallu se déployer, et arrêter partiellement la production.

Comme c'est le cas la plupart du temps, il y a toujours un ou plusieurs bons côtés à la médaille, par exemple la journée passée au "West Edmonton Mall", aussi la journée du "GEM" pour les mécaniciens où tous ensemble nous avons fêté, quelques-un plus que d'autres. Aussi, nous avons eu beaucoup de plaisir à célébrer et à fêter l'enterrement de vie de garçon de notre "ingénieur" Ghyslain.

Il y a comme un esprit de camaraderie et d'entraide rarement vu à l'entretien et cela est doublement important, si l'on considére que la famille est au loin, et que souvent le moral est mis à dure épreuve.

Serait-ce la formule appropriée que notre patron nous fît sous-entendre, et qui fait l'envie des autres unités?

En tout cas, ici à l'entretien, on est comme une seconde famille, ou chaque membre donne son maximum.

Vous l'avez l'affaire, et bravo les gars.

ARTE ET MARTE
Cpl Déry
Maint

# Groupe de soutien maint de Wainwright

## RV 89 *Maintenance*

La section de maintenance du Camp Wainwright compte normalement 50 militaires et employés civils. Elle fait l'entretien des véhicules du Camp et fournit le soutien nécessaire à l'École de combat du PPCLI ainsi qu'aux unités qui s'entraînent à Wainwright.

À l'occasion d'un exercice d'envergure tel que RV 89, le Camp Wainwright forme en quelque sorte la pierre d'assise du Groupe de soutien de Wainwright (GSW). Sa taille augmente considérablement, compte tenu de l'arrivée de matériels et de militaires additionnels et de l'accroissement de la charge de travail. Le GSW fournit le soutien de troisième ligne à l'ensemble des participants à l'exercice et le soutien de deuxième ligne à un certain nombre d'unités spécialement constituées pour la circonstance.

Au cours de l'exercice, le nombre de véhicules au camp, y compris les nombreux véhicules de location, est passé de 170 à 540. Ces véhicules, venus de partout au Canada, devaient être inspectés à leur arrivée et maintenus en état de fonctionnement avant d'être à nouveau inspectés et retournés dans leurs bases et unités respectives. Pour nous permettre de nous acquitter de cette tâche, l'effectif de l'atelier a été accru de 33 membres de la Milice et de la Force régulière provenant de bases de la FMC au Canada. Le travail acharné de ces militaires a joué un rôle déterminant qui a permis au GSW Maintenance de s'acquitter avec succès de ses tâches tout au long de RV 89.

Certains chiffres montrent que le GSW Maintenance a rempli plus de 600 fiches CF 1134 d'inspection et traité au-delà de 1 100 demandes d'exécution de travaux de deuxième ligne pendant l'exercice. Quant à nos équipes de récupération, elles ont répondu à 250 appels. Le GSW Maintenance a assuré le traitement d'au-delà de 350 demandes de réparation contractuelles hors des ateliers militaires s'élevant à plus de 300 000 $. Les travaux allaient de la remise en étant du groupe moteur et de la transmission de M109 à la réparation des ordinateurs du SMGM.

Même si ce groupe n'était pas déployé en campagne, contrairement à d'autres organismes de maintenance, tous ses membres ont travaillé de longues heures pour lui permettre de jouer son rôle au sein du système de maintenance à l'occasion de l'exercice RV 89.

par le Capt J.B. Cripps
Officier de maint
Camp Wainwright

---

# ERE AVN

## Le 430 ETAH Valcartier à Wainwright



*De gauche à droite, le Sgt Cloutier, le Cpl Bahl, le Cpl Chapados, le Cplc Beaucage et le Cpl Paquette qui constituaient l'équipe de maintenance du 430 ETAH pour l'exercice RV 89.*

C'est le 23 avril dernier que les mécaniciens et les membres de la 430e ETAH sont partis pour l'exercice RV 89 à Wainwright en Alberta. Dès leur arrivée, les mécaniciens se sont pris en main afin de construire, dans les plus brefs délais, un campement des plus moderne. Sous les ordres du Sgt Cloutier, les mécaniciens ont mis en place les génératrices et ont aussi monté un garage ultra-moderne.

Le dortoir de nos infatigables peut se comparer à un Holiday Inn, avec toutes les commodités qu'on peut y retrouver telles que terrasse, douche, ainsi que quelques autres avantages.

Par la suite, l'ouvrage au bivouac a débuté. Dans l'espace de deux semaines de travail, pratiquement tout fut réparé. Les véhicules avaient été endommagés lors du transport de Valcartier à Wainwright par train et, du fait même, les vérifications et l'entretien courant qu'exigent un véhicule militaire furent effectués.

Tous et chacun ont du exécuter les tâches qui leur ont été assignées comme celles de Sgt de service, piquet d'incendie et la corvée à la cuisine.

Nous avons tous profité d'un 48 heures et nous sommes allés à Edmonton au "West Edmonton Mall" où la plupart ont laissé une bonne partie de leur indemnité d'opération en campagne. Chacun a pu dormir dans une bonne chambre d'hôtel, se détendre dans un bon bain tourbillon, puis déguster un bonne bière froide. Tout fut prêt pour entreprendre la deuxième partie de l'exercice.

Aujourd'hui le 17 mai 89 tout le campement est en préparation pour l'exercice de quatre jours qui nous conduira à 240 km de notre point d'origine, tout près de la frontière. Nous serons de retour le 21 mai 89 pour un repos de quatre jours. Il y aura du fait même le "party" de l'escadron le 22 mai 89. Par la suite, nous participerons à un autre exercice du 25 au 30 mai et le 1er juin et ensuite l'embarquement des véhicules sur le train aura lieu le 2 juin. Tous devraient être de retour dans la journée du 3 juin à Valcartier.

pour les mécaniciens de la 430 ETAH
Valcartier
le caporal J.J.R. Boisvert

# Le 202e Dépôt d'ateliers

## Le 202e Dépôt d'ateliers à l'exercice Rendez-Vous 89

**par le Lt Y.M. Bergeron**

Bon, maintenant que j'ai votre attention, il est bon que vous sachiez que douze membres du 202e DA ont participés à l'exercice RV 89. Douze vrais, douze durs, douze prêts à défendre notre patrie contre l'ignoble ennemi ... "Red Land" ...

Nos forces furent réparties ... notre expertise était requise dans deux différentes unités. Le 125e bataillon de maintenance (Bon maint) se servit le premier et récolta un lieutenant, 3 techniciens TCT (SCT) niveau de solde 3 (NS 3) et 4 techniciens d'armement NS 3. Le 1 FSH (Field Surgical Hospital) pris un Cplc et trois sdts NS 3, tous techniciens TCT. Ces unités ne le savaient pas encore mais elles avaient maintenant parmi elles le crème de la crème, le cerise sur le sunday, le champagne parmis les vins.

Au 1 FSH nos gars étaient la lumière de cette unité. Ils ont travaillé dur afin de s'assurer que cet hôpital de campagne soit complètement branché sur les génératrices, que toutes les chaufferettes fonctionnent, et que l'équipement électrique soit maintenu en bon état. Mais gare à ceux qui faisaient des misères à nos TCT ... leur chaufferettes pouvaient arrêter de fonctionner (par pur hazard) et être TRÈS difficiles à réparer! Par contre, la chaufferette du commandant de l'unité a fonctionné à perfection tout au long de l'exercice, quelle chance!

Au 125e Bon Maint tous les membres du 202e se sont retrouvés dans la même compagnie. Et vous verrez comme le hazard fait bien les choses, les TCT se sont retrouvés dans le peloton de TCT, les techniciensen d'armement dans le peloton d'armement. Qui dit que l'armée n'est pas logique? Le lieutenant était commandant du peloton du matériel, elle aussi s'est retrouvée à la compagnie des armes, électronique et matériel (Cie AE & Mat).

Dès leur arrivée, les TCT se sont mis à l'oeuvre à dérouler des milles et des milles de fils électriques partout dans le bivouac. Mais ont-ils fait des cauchemars où ils étaient entortillés dans toute sortes de fils électriques avec une ampoule dans la bouche? ... Probablement! mais ils ne l'ont pas avoué. Pourquoi? Parce que ce sont des vrais, des durs, des gars prêt à défendre leur patrie contre tout ennemi, même contre des gros méchants fils électriques.

Et que dire de ces braves techniciens armt qui, en plus de faire leur travail de technicien, ont prêté main forte au quartier-maître de la compagnie, à d'autres pelotons, en tant que co-chauffeurs lors des exercices, et se sont battus avec honneur à CATTALO BRIDGE contre l'ennemi (les aéroportés).

CATTALO BRIDGE ... le champ de bataille d'honneur du 125e Bon Maint ... Il ne faudrait pas oublier la participation de ces quelques membres du 202e DA qui se sont battus en rangs serrés avec leurs confrères des bataillons de services.

Et maintenant vous le savez. Un détail qui avait sûrement échappé à plusieurs d'entre vous : le 202e Dépôt d'ateliers était représenté à RV 89 et son personnel a su être à la hauteur des défis et des tâches à accomplir.